BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Wagner, Rudolf,

Handbuch des Seerechts

Bd.: Erster Band

Leipzig 1884

Jur.is. 16 tmb,III-3,1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11638957-4

Jur. is.
16 tmb

Binding

~~Hbt~~

= Gesch. p. 1270

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

Verlag von DUNCKER & HUMBLOT in Leipzig.

Systematisches Handbuch

der

Deutschen Rechtswissenschaft.

Unter Mitwirkung

der

Herren Professoren **Dr. H. Brunner** in Berlin, **Dr. E. Brunnenmeister** in Halle, **Dr. O. Bülow** in Tübingen, **Dr. H. Degenkolb** in Tübingen, **Dr. V. Ehrenberg** in Rostock, **Dr. A. Franken** in Jena, des Herrn General-Procurator **Dr. J. Glaser** in Wien, der Herren Professoren **Dr. A. Grawein** in Czernowitz, **Dr. A. Haenel** in Kiel, **Dr. R. Heinze** in Heidelberg, **Dr. A. Heusler** in Basel, **Dr. R. v. Jhering** in Göttingen, **Dr. P. Krüger** in Königsberg, **Dr. P. Laband** in Strassburg, **Dr. F. v. Martitz** in Tübingen, **Dr. Ernst Meier** in Halle, **Dr. Th. Mommsen** in Berlin, **Dr. F. Regelsberger** in Breslau, **Dr. W. v. Rohland** in Dorpat, **Dr. A. Schmidt** in Leipzig, **Dr. R. Sohm** in Strassburg, **Dr. A. Wach** in Leipzig, des Herrn **Dr. R. Wagner** in Leipzig, des Herrn Professor **Dr. B. Windscheid** in Leipzig

herausgegeben von

Dr. Karl Binding,

Professor in Leipzig.

Aus obigem Handbuch erscheint soeben der 1. Band des 3. Theiles der III. Abtheilung:

Handbuch des Seerechts von **Rudolf Wagner,**

1. Band.

Der Mitte April v. J. zur Ausgabe gelangte erste Band von **Dr. Julius Glaser's Strafprozess** eröffnete das seit Jahren vorbereitete

Systematische Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft,

herausgegeben unter Mitwirkung hervorragender deutscher Juristen

von

Professor **Dr. K. Binding.**

Der Grundgedanke des Werkes ist einem Wunsche entsprungen, in welchem Herausgeber und Verleger sich zusammenfanden. Es sollte der deutschen Rechtswissenschaft die Anregung gegeben werden zu thun, was noch keine Rechtswissenschaft gethan: in geschlossenen Darstellungen ihrer sämmtlichen Disciplinen den Bestand ihrer Forschung zum

ersten Male übersichtlich zusammenzufassen. Ein solches Werk, wenn es gelang, war geeignet die starken Ungleichheiten in der Bearbeitung der einzelnen Zweige unserer juristischen Theorie auszuebnen, und somit eine Quelle allseitigster Belehrung zu werden. In solchem Werke that aber die deutsche Rechtswissenschaft auf ihrem ganzen grossen Gebiet gleichzeitig einen bedeutenden Schritt vorwärts und gab neuer wissenschaftlicher Arbeit kräftigen Anstoss.

Dieser Grundgedanke bestimmte den Plan. Weit über die Kräfte auch des bedeutendsten Mannes hinausreichend bedurfte das Werk der Theilung. Aber nur soweit als unbedingt nöthig, war der Einheit Abbruch zu thun: eine Zersplitterung des Stoffs machte von vornherein das Ziel unerreichbar. Jede Disciplin musste deshalb ganz und ungetheilt einem einzigen Bearbeiter anvertraut werden. So ist das Handbuch eine Sammlung juristischer Werke, aber kein Sammelwerk. Die Einheit des Ganzen liegt in der Einheit des Gegenstandes, ausserdem aber in der gemeinsamen Anschauungsweise der Verfasser, der sie sich als Genossen einer und derselben wissenschaftlichen Periode nicht entziehen können.

Um der Vergangenheit wie der Gegenwart gleichermassen gerecht zu werden, insbesondere um die Rechtsgeschichte zu retten vor der Zersplitterung in eine Anzahl historischer Einleitungen zu dogmatischen Werken, andererseits um diese soweit möglich ihrer Aufgabe für das geltende Recht zu erhalten, waren neben den dogmatischen umfassende rechtsgeschichtliche Werke in Aussicht zu nehmen. Wie der Stoff vertheilt und die Theile zum Ganzen gefügt sind, zeigt der nachfolgende Anlageplan.

Den einzelnen Darstellungen aber war nicht der Charakter des Lehrbuchs, sondern der des Handbuchs zu geben. Der Autor sollte nicht nur Raum haben seine Ansicht zu sagen, sondern auch sie eingehend zu begründen.

Die Ausführung des Plans bedurfte vor Allem der berufenen Männer. Ob diese schwierigste Aufgabe der Wahl glücklich gelöst ist, das kündet das Verzeichniss unserer Mitarbeiter, das wird nach unserer Ueberzeugung der Fortgang des Werkes bestätigen. Sehr erleichtert wurde uns dieselbe durch die überraschend günstige Aufnahme, die der Plan bei denen fand, deren Hülfe zu seiner Ausführung erbeten wurde.

In der dankenswerthesten Weise ward uns von massgebender Seite fördernder Beistand so reichlich zu Theil, dass nur wenige Wochen nach Anregung des Plans das Kollegium unserer Mitarbeiter fast vollständig gebildet war und dass wir den raschen und ungestörten Fortgang des Handbuchs in sichere Aussicht stellen können.

Leipzig.

Prof. Dr. Karl Binding als Herausgeber.
Duncker & Humblot als Verleger.

Anlageplan.

I. Römisches Recht.

1. Allgemeine Römische Rechtsgeschichte. 1 Band. Prof. Dr. *v. Jhering.*
2. Geschichte der Römischen Rechtsquellen. 1 Band.* Prof. Dr. *Krüger.*
3. Geschichte des Römischen Staatsrechts. 1 Band.* Prof. Dr. *Mommsen.*
4. Geschichte des Römischen Strafrechts und Strafprozesses. 1 Band.* Prof. Dr. *Brunnenmeister.*
5. Geschichte des Römischen Civilprozesses. 1 Band.* Prof. Dr. *Schmidt.*
6. Institutionen des Römischen Privatrechts. 2 Bände. Prof. Dr. *Degenkolb.*
7. Pandekten. 3 Bände. Prof. Dr. *Regelsberger.*

II. Deutsches Recht.

1. Deutsche Rechtsgeschichte. 3 Bände. Prof. Dr. *Brunner.*
2. Institutionen des Deutschen Privatrechts. 1 Band. Prof. Dr. *Heusler.*
3. Deutsches Privatrecht. 2 Bände. Prof. Dr. *Franken.*

III. Handels-, Wechsel-, See- und Versicherungsrecht.

1. Handelsrecht. 2 Bände. Prof. Dr. *Laband.*
2. Wechselrecht. 1 Band.* Prof. Dr. *Grawein.*
3. Seerecht. 2 Bände.* Dr. *Wagner.*
4. Versicherungsrecht. 2 Bände.* Prof. Dr. *Ehrenberg.*

IV. Völkerrecht.

1 Band. Prof. Dr. *v. Martitz.*

V. Staatsrecht (Reichs- und Staaten-Staatsrecht).

2 Bände. Prof. Dr. *Haenel.*

VI. Verwaltungsrecht (incl. Verwaltungsgerichtsbarkeit).

2 Bände. Prof. Dr. *Meier.*

VII. Strafrecht.

1. Gemeines Strafrecht, ausschliesslich des Militärstrafrechts. 3 Bände. Prof. Dr. *Binding.*
2. Militärstrafrecht. 1 Band. Prof. Dr. *v. Rohland.*

VIII. Kirchenrecht.

2 Bände. Prof. Dr. *Sohm.*

IX. Gerichtsverfassung und Prozess.

1. Verfassung der Civil- und Strafgerichte. 1 Band.* Prof. Dr. *Heinze.*
2. Civilprozess (ordentl. und summar. Verfahren). 2 Bände. Prof. Dr. *Wach.*
3. Conkursrecht und Conkursprozess. 1 Band.* Prof. Dr. *Bülow.*
4. Strafprozess. 2 Bände. Generalprocurator Dr. *Glaser.*

X. Allgemeiner Theil der Rechtswissenschaft.

2 Bände. Prof. Dr. *Binding.*

XI. System des deutschen Civilrechts.

3 Bände. Prof. Dr. *Windscheid.*

Anmerkung: Die nicht mit * versehenen Bände sind durchschnittlich auf 40 Bogen, die mit * bezeichneten durchschnittlich auf 25 Bogen berechnet.

Wir bitten um Beachtung der nächsten Seite.

Zu dem vorstehenden Anlageplan des Handbuchs der Deutschen Rechtswissenschaft gestattet sich die unterzeichnete Verlagshandlung erläuternd zu bemerken, dass die Ausgabe nur in abgeschlossenen Bänden, nicht in Halbbänden oder Lieferungen erfolgen wird. Jeder Band ist einzeln käuflich und es werden Subscriptionen auf das ganze Unternehmen sowie Bestellungen auf einzelne Abtheilungen und Werke von jeder Buchhandlung entgegengenommen.

Der Preis der Bände wird sich nach dem Grundsatz regeln, dass der Bogen Lexikon-8° durchschnittlich mit 35 Pf. angesetzt und so ein Band von 25 Bogen etwa 9 Mark, einer von 40 Bogen aber 14 Mark kosten wird.

Neben der gehefteten Ausgabe liefern wir eine solche in gediegenem und geschmackvollem Halbsaffianband. Der Preis des gebundenen Bandes (incl. starker Pappumhüllung) wird sich um 2 Mark 50 Pf. erhöhen. Den Abnehmern von gehefteten Exemplaren liefern wir Einbanddecken in Halbsaffian zum Preise von 1 Mark 50 Pf. Bis jetzt sind ausgegeben worden:

Handbuch des Strafprozesses

von

Dr. Julius Glaser,

General-Procurator in Wien.

Erster Band. 48½ Bogen Lex.-8°. Preis 16 Mark. Geb. in Halbsaffian 18 Mark 50 Pf.

Handbuch des Seerechtes

von

Dr. Rudolf Wagner,

Dozent an der Universität Leipzig.

Erster Band. 29½ Bogen Lex.-8. Preis 10 Mark. Geb. in Halbsaffian 12 Mark 50 Pf.

Leipzig, im Juni 1884. **Duncker & Humblot.**

Bei Herrn ..

bestelle ich hiermit:

.............**Binding,** System. Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft, und zwar alle Theile je nach Erscheinen. geheftet — gebunden, resp. Einbanddecken dazu.

Aus **Bindings Handbuch** die folgenden Abtheilungen resp. Werke:

..

..

..

..

..

..

(geheftet — gebunden — mit Einbanddecken.)

Ort: Name:

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Systematisches Handbuch
der
Deutschen Rechtswissenschaft.

Unter Mitwirkung

der Professoren **Dr. H. Brunner** in Berlin, **Dr. E. Brunnenmeister** in Halle, **Dr. O. Bülow** in Tübingen, **Dr. H. Degenkolb** in Tübingen, **Dr. V. Ehrenberg** in Rostock, **Dr. A. Franken** in Jena, des General-Procurators **Dr. J. Glaser** in Wien, der Professoren **Dr. A. Grawein** in Czernowitz, **Dr. A. Haenel** in Kiel, **Dr. R. Heinze** in Heidelberg, **Dr. A. Heusler** in Basel, **Dr. R. v. Jhering** in Göttingen, **Dr. P. Krüger** in Königsberg, **Dr. P. Laband** in Strassburg, **Dr. F. v. Martitz** in Tübingen, **Dr. E. Meier** in Halle, **Dr. Th. Mommsen** in Berlin, **Dr. F. Regelsberger** in Breslau, **Dr. W. v. Rohland** in Dorpat, **Dr. A. Schmidt** in Leipzig, **Dr. R. Sohm** in Strassburg, **Dr. A. Wach** in Leipzig, des **Dr. R. Wagner** in Leipzig, des Professors **Dr. B. Windscheid** in Leipzig

herausgegeben von

Dr. Karl Binding,
Professor in Leipzig.

Dritte Abtheilung, dritter Theil, erster Band:

Wagner, Handbuch des Seerechts. Band I.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1884.

Handbuch des Seerechts.

Von

Dr. Rudolf Wagner.

Erster Band.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1884.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Das Recht der Uebersetzung bleibt vorbehalten.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Herrn Professor Dr. Otto Stobbe

in dankbarer Verehrung

zugeeignet.

Inhaltsverzeichniss.

Seite

I. Allgemeine Einleitung.

§ 1. Begrenzung der Aufgabe 1
§ 2. Entwicklung des Seehandelsbetriebs 5
§ 3. Entwicklung des Seerechts 33
§ 4. Sammlungen und Literatur der Seerechtsquellen 52
§ 5. Das antike Seerecht 55
§ 6. Die mittelalterlichen Seerechtsquellen.
A. Gebiet des Mittelmeeres.
I. Gemeinrechtliche Quelle: das Consulat der See . . . 57
§ 7. II. Particularrechtliche Quellen 59
§ 8. B. Der Westen und Norden Europas.
I. Gemeinrechtliche Quellen 67
§ 9. II. Particularrechtliche Quellen 71
§ 10. Rechtsquellen der neueren Zeit 78
§ 11. Gegenwärtiger Rechtszustand 85
§ 12. Rechtszustand im Deutschen Reich 89
§ 13. Aeltere Literatur . 99
§ 14. Neuere Literatur, a. ausserdeutsche 109
§ 15. b. deutsche 116

II. Das Anwendungsgebiet des deutschen Seerechts.

§ 16. Die Normen für Seehandelssachen 121
§ 17. Oertliche Anwendung der Seerechtsnormen 128

Erstes Buch.

Personen des Seerechts.

Abschnitt I. Der Rheder.

§ 18. Begriff des Rheders und Voraussetzung seines Gewerbebetriebs 147
§ 19. Insbesondere a. Nationalisirung des Schiffs 152
§ 20. b. Vermessung des Schiffs 167
§ 21. Privatrechtliche Stellung des Rheders 174
§ 22. Die Haftung des Rheders 178
§ 23. Die Haftung mehrerer Rheder 186
§ 24. Begriff, Entstehung und Auflösung der Rhederei 189
§ 25. Der Wille der Rhederei, a. Majoritätsbeschlüsse 195
§ 26. b. der Correspondentrheder 199
§ 27. Verbindlichkeiten der einzelnen Mitrheder der Majorität gegenüber . 210
§ 28. Sonderrechte jedes einzelnen Mitrheders gegenüber der Majorität 212
§ 29. Sonderrechte der überstimmten Mitrheder gegenüber den Mitgliedern der Majorität 220

Seite

Abschnitt II. Der Ladungsinteressent.

§ 30. Begriff des Ladungsinteressenten 224
§ 31. Die Haftung des Ladungsinteressenten 227
§ 32. Das Verhältniss mehrerer Ladungsinteressenten 231

Abschnitt III. Die seerechtliche Stellvertretung.

§ 33. Uebersicht . 237

Erste Abtheilung. **Stellvertreter des Rheders.**

§ 34. Der Schiffer,
a. Beginn und Ende seiner Stellvertretungsbefugniss . . . 241
§ 35. b. Befugnisse im Heimathafen 246
§ 36. c. Vertretungsbefugniss ausserhalb des Heimathafens . . . 249
§ 37. d. Rechtswirkungen, Einschränkungen 256
§ 38. e. Stellung des Schiffers gegenüber dem Rheder 262
§ 39. Sonstige seerechtliche Vertreter des Rheders 265
§ 40. Der Schiffsmakler . 270
§ 41. Die Quaianstalten . 275

Zweite Abtheilung. **Stellvertreter des Ladungsinteressenten.**

§ 42. Der Ablader . 280
§ 43. Der Schiffer als Vertreter des Ladungsinteressenten 289
§ 44. Stellung des Schiffers als Vertreter gegenüber dem Ladungsinteressenten selbst . 298
§ 45. Sonstige Vertreter des Ladungsinteressenten 305

Abschnitt IV. Personenrechtliche Stellung der auf einem Schiffe befindlichen Personen oder die Lehre von der Schiffsgewalt.

§ 46. Einleitung . 309
§ 47. Arrestfreiheit . 313
§ 48. Der Inhaber der Schiffsgewalt als Vertreter der Staatsgewalt . 317
§ 49. Vorschriften des Gewerberechts,
a. besondere Qualification 325
§ 50. b. der Gewerbetrieb im allgemeinen, insbesondere An- und Abmusterung . 336
§ 51. Erwerb, Umfang und Inhalt der Schiffsgewalt im allgemeinen 344
§ 52. Insbesondere die Schiffsgewalt über die Mitglieder der Schiffsbesatzung . 352
§ 53. Pflichten des Schiffsführers im Allgemeinen 366
§ 54. Pflichten des Schiffsführers formeller Art 379
§ 55. Insbesondere Pflicht der Führung eines Schiffsjournals . . . 391
§ 56. Pflicht zur Ablegung der Verklarung 397
§ 57. Materielle Verpflichtungen des Schiffsführers,
a. vor der Abreise . 405
§ 58. b. während der Reise 416
§ 59. Insbesondere Beobachtung des Seestrassenrechts 423
§ 60. Besondere Rechte der Schiffsleute 435
§ 61. Die Reisenden, insbesondere auf Auswandererschiffen 446

Erläuterung der Abkürzungen.

A = Archiv.
A f. HR = Archiv für das Handelsrecht, 1818. 1820.
AG = Ausführungsgesetz.
ALR = Allgemeines Landrecht für die preuss. Staaten.
Anm = Anmerkung.
Asher = Rechtsfälle aus dem Gebiete des Handelsrechts, Hamburg 1834—1837.
AV = Ausführungsverordnung.

B = Band.
B. = Buch.
b. betr. = betreffend.
Bek. = Bekanntmachung.
Ber. = Berichte.
BG = Bundesgesetz.
BR. = Bruttoraum.
Bremer Sammlung = Sammlung der Entscheidungsgründe des OAG der vier freien Städte zu Lübeck in bremischen Civilrechtssachen, Bremen 1846—1866.
Buchka und Budde = Entscheidungen des grossh. mecklenb. OAG zu Rostock, seit 1855.
Buschs A = Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts, seit 1862.

c. = caput etc.
CabO = Cabinetsordre.
C. de c. = Code de commerce.
Cm. = Cubikmeter.
ConcO = Concursordnung.
Cod. per la m. m. = Italienischer Codice per la marina mercantile vom 25. Juni 1865, revid. 24. Mai 1877.
CO NF = Centralorgan für den deutschen Handelsstand, Neue Folge, 1865—1873.
CPO = Civilprozessordnung.

d. = deutsch.

E = Erkenntniss.
EG = Einführungsgesetz.
Entsch. = Entscheidung.
Entw = Entwurf.
EV = Einführungsverordnung.

Ges = Gesetz.
GewO = Gewerbeordnung.
GG = Gesetzgebung.
GO = Gerichtsordnung.
GVG = Gerichtsverfassungsgesetz.
GZ = Gerichtszeitung.

HA = Handelsarchiv.
Hamb. GZ = Hamburgische Gerichtszeitung, 1861—1868.
Handbuch = Endemanns Handbuch.
Hamb. Samml. = Sammlung der Erkenntnisse und Entscheidungsgründe des OAG zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen, 1849—1871.
Hans. GZ = Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt, seit 1880.
Hermann und Hirsch = Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1871—1876.

HEnc = Holtzendorffs Encyklopädie der Rechtswissenschaft.
HG = Handelsgericht.
HGB = Handelsgesetzbuch.
HGZ = Hamburgische Handelsgerichtszeitung, Hauptblatt, 1868—1879.
HR = Handelsrecht.
HRLex = Holtzendorffs Rechtslexikon.

J = Jahrbuch.
J. de dr. i. p. = Journal de droit international privé.
JMBl = Justizministerialblatt.

K = Kammer.
Kierulff = Sammlung der Entscheidungen des OAG zu Lübeck, 1866 ff.

l = lex.
Lüb. Samml. = Entscheidungen des OAG zu Lübeck in lübecker Rechtssachen, herausg. von Bruhn 1858.

Mag = Magazin.
Mot = Motive.
M. Sh. Act = Merchant Shipping Act.
MV = Ministerialverordnung.

NA = Neues Archiv.
NA f. HR = Neues Archiv für Handelsrecht, 1858—1866.
N. B. tot R. en W. = Nieuwe Bijdragen tot Regtgeleerdheit en Wetgeving.
NF = Neue Folge.
Nr = Nummer.
NR. = Nettoraum.
N. R. = Nieuwe Reeks.
n. R. = neue Redaction.

O = Ordnung.
OAG = Oberappellationsgericht.
OG = Obergericht.
OSA = Oberseeamt.
OTr = Obertribunal.

p = pagina.
P = Prozess.
p. = pars etc.
Pard. Pardessus = Pardessus, Collection de lois maritimes.
PGO = Preussische Gerichtsordnung.
PLR = Allgemeines Landrecht für die preuss. Staaten.
Prot = Protokolle der Commission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs.
PSR = Königlich preussisches Seerecht de dato Berlin, den 1. Dec. 1727.

QO = Quarantäneordnung.
QR = Quaireglement.

Rev. Stat. = Revised Statutes of the United States, Wash. 1875.
RG = Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.
RG. = Raumgehalt.
ROHG = Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts.
Rost. Samml. = Sammlung von Entscheidungen des grossh. hohen OAG u. der städtischen Gerichte in rostock'schen Rechtsfällen, 1849–1861.
RT = Register Tons.

S = Seite.
S. s. = siehe.
SA = Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs.
Seebohm = Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1865 f.
s. sect. = section.
SeemO = Seemannsordnung.
Seuffert = Archiv für Entscheidungen der höchsten Gerichte.
SR = Seerecht.
StG = Strafgesetz.

StGB	=	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.
StPO	=	Strafprozessordnung; insbesondere = deutsche Strafprozessordnung.
StrO	=	Strandungsordnung.
Striethorst	=	Archiv für Rechtsfälle, die zur Entscheidung des kgl. Obertribunals gelangt sind.
Twiss	=	Monumenta juridica, the Black Book of the Admiralty 1871—1876.
Ullrich	=	Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1858—1861.
V	=	Verordnung.
VO	=	Vermessungsordnung.
VZG	=	Vereinszollgesetz.
WO	=	Wechselordnung.
Z	=	Zeitschrift.
Z f. HR	=	Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, herg. von Goldschmidt u. s. w.

Die Werke, welche nur nach den Verfassern citirt werden, sind in den §§ 14 und 15 leicht zu finden. „Lewis, Seerecht" bedeutet den Commentar dieses Schriftstellers, von welchem Band I nach der zweiten Auflage (Leipzig 1883), Band II nach der ersten Auflage (Leipzig 1878) benutzt ist; „Lewis, Handbuch" bedeutet die Darstellung in Band IV des Endemann'schen Handbuchs des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Das Werk von Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche, Berlin 1884, konnte von § 46 an noch benutzt werden, es füllt eine empfindliche Lücke in dankenswerther Weise aus (vgl. S 1 Anm 2). Sind Gesetzesbestimmungen nur nach Ländern citirt, so sind damit die betr. Handelsgesetzbücher bezw. Seerechte gemeint. Werden Gesetzesartikel nur nach den Nummern allegirt, so ist das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch gemeint.

I. Allgemeine Einleitung.

§ 1. Begrenzung der Aufgabe[1].

1. Unter Seerecht im weitesten Sinne könnte man verstehen den Inbegriff derjenigen Rechtsnormen, welche in irgend einer Weise auf das offene Meer Bezug haben, wobei es gleichgiltig wäre, ob das letztere als Territorialmeer oder als die keiner Gebietshoheit unterliegende gemeinschaftliche Verkehrsstrasse und Erwerbsquelle aller Nationen in Betracht käme. Ein solcher Begriff hätte aber keinen Werth, man hat sich daher zunächst auf solche Rechtsnormen zu beschränken, hinsichtlich welcher sich Abweichungen vom allgemeinen Recht herausgebildet haben, demnach das Seerecht als sachliches Specialrecht aufzufassen.

2. Diese Rechtsnormen beziehen sich theils auf das Verhältniss mehrerer Privaten zu einander, theils auf das Verhältniss eines Staats zu den Personen, welche ihm dauernd oder vorübergehend unterworfen sind, theils endlich auf das Verhältniss mehrerer oder aller Staaten zu einander. Danach theilt man das Seerecht ein in Privat-, Staats- und Völkerseerecht[2]. Gegenstand der nachfolgenden Darstellung ist

[1] v. Kaltenborn §§ 1—6a; Nizze §§ 1—4; W. Hartmann, Einleitende Gesichtspunkte für das Seerecht, im Central-Organ NF VI 444—467; Lewis, Handbuch § 1 IV 3—8; de Wal, Het Nederlandsche Handelsregt II 1—3; Desjardins I 1—73; Valroger I 1—72.

[2] In Bezug auf das Völkerseerecht verweise ich hier ein für allemal auf F. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1882 (daselbst auch Literaturangaben S XVI ff.), und Th. Ortolan, Règles internationales et diplomatie de la mer, 4. ed. Paris 1864; auch H. Bischof, Grundriss eines positiven öffentlichen internationalen Seerechts, 1868. Das Werk von Nizze (§ 15 A I) umfasste das gesammte öffentliche Seerecht, ist aber veraltet. Das Staatsseerecht des Deutschen Reichs hat eine Bearbeitung gefunden in Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs II 533—653. Vgl. auch G. Meyer, Verwaltungsrecht I 515—529. Vieles davon enthält auch das Werk von Perels.

im wesentlichen das Privatseerecht, und zwar das Privatseerecht eines einzelnen Staates, des Deutschen Reichs, es lässt sich indessen aus praktischen Gründen eine völlige Sonderung dieses Rechtsgebiets nicht durchführen, es wird daher auch derjenige Theil des öffentlichen Seerechts, welcher unmittelbar mit dem Privatseerecht in Zusammenhang steht, berücksichtigt werden.

3. Das Seerecht wird weiter eingetheilt in Seerecht des Friedens und Seerecht des Kriegs[3]. Das letztere umfasst theils die Rechtsbefugnisse, welche einem kriegführenden Staate gegenüber den Angehörigen des gegnerischen Staats und der neutralen Staaten zustehen, theils die Wirkungen, welche die Eröffnung des Kriegszustandes auf privatrechtliche Verhältnisse ausübt. Nur die letzteren sind hier darzustellen, während die ersteren im Völkerrecht zu behandeln sind.

4. Das Privatseerecht wird nach seinem Geltungsbereich eingetheilt in allgemeines, gemeines und particuläres (einzelstaatliches). Das erstere ist dasjenige, welches allen (oder mehreren) Staaten materiell gemeinsam ist, während seine formelle Geltung in den einzelnen Gebieten auf verschiedenen Gründen beruht; das zweite umfasst diejenigen Rechtsnormen, welche auf Grund einer und derselben rechtlichen Thatsache für alle oder mehrere Rechtsgebiete formelle Geltung erlangt haben; particulär ist dasjenige Seerecht, welches nur für einen Staat oder den Theil eines solchen Geltung hat.

5. Von den Normen des Privatseerechts beziehen sich fast alle auf die Rechtsverhältnisse der Schiffahrt. Diese kann entweder mit oder ohne Erwerbsabsicht unternommen werden. Nur die erstere hat im allgemeinen eine gesetzliche Regelung gefunden, man wird aber berechtigt sein, diese Rechtssätze, soweit es der Natur der Sache nach möglich ist, auch auf die seltneren Fälle anzuwenden, in denen die Seefahrt nicht zum Zwecke des Erwerbs unternommen wurde. Der Erwerb durch die Seefahrt ist ein doppelter: er kann geschehen dadurch, dass man die Producte des Meeres in gewinnsüchtiger Absicht occupirt — hiezu gehört vor allem die Seefischerei —, oder aber, indem man durch den Transport über die See Gewinn zu machen sucht: dieser Transport kann wieder zum Gegenstande haben Sachen oder Personen. Das Privatseerecht, wie es sich historisch gestaltet hat, bildet in der Hauptsache einen Theil des Transportrechts, wobei sich die eigenthümlichsten Institute desselben im Anschluss an den Güter-

[3] Ich erwähne diese Eintheilung hier, weil einige Schriftsteller, z. B. Jacobsen und v. Kaltenborn, sie zur Grundlage ihres Systems genommen haben. Bei dem ersteren erklärt sich dies, wenn man die Zeit bedenkt, in welcher er schrieb.

transport entwickelt haben, um dann auf den Personentransport und noch weiter liegende Verhältnisse übertragen zu werden. Dazu tritt die Regelung der Rechtsverhältnisse derjenigen Personen, welche die Schiffahrt praktisch ins Werk setzen, der Schiffsbesatzung. Schiff, Ladung und Besatzung sind daher die drei Hauptobjecte des Privatseerechts, die Regelung der Rechtsverhältnisse der Interessenten an Schiff und Ladung und der Personen der Schiffsbesatzung ist es also, die den Gegenstand unserer Aufgabe ausmacht. Diese Verhältnisse gehören theils dem Personen-, theils dem Sachen-, theils dem Obligationenrecht an.

6. Juristisch durchaus zu trennen vom Seerecht ist das Seeversicherungsrecht, obwohl dasselbe ökonomisch mit dem ersteren in der allerengsten Verbindung steht und auf die Entwicklung einzelner Institute desselben, ja des ganzen modernen Seerechts überhaupt, von entscheidendem Einfluss gewesen ist. Die Seeversicherung beruht stets auf einem Vertrage. Dieser Vertrag hat zum Gegenstande „irgend ein in Geld schätzbares Interesse, welches Jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt bestehe" (HGB Art. 782); er wird geschlossen, weil der Versicherungsnehmer für gut findet, durch einen kleinen sicheren, oder so gut wie sicheren Verlust sich gegen einen grösseren, aber ungewissen Verlust zu decken. Das Seeversicherungsrecht setzt daher stets die Existenz des Seerechts, der einzelne Seeversicherungsvertrag die Existenz privatseerechtlicher Verhältnisse voraus, keineswegs aber findet das umgekehrte Verhältniss statt; wohl aber kann durch die Existenz eines Seeversicherungsvertrags die rechtliche Stellung gewisser Personen oder es können überhaupt Verhältnisse, welche dem eigentlichen Seerecht angehören, in Bezug auf jenen Vertrag, aber nie mit Wirkung Dritten gegenüber, in wesentlicher Weise modificirt werden, daher man das Seeversicherungsrecht nicht unpassend ein Seerecht in zweiter Potenz nennen könnte[4]. Die klare Erkenntniss jeder der beiden Rechtsdisciplinen wird um so mehr gefördert werden, je mehr man dieselben bei der juristischen Behandlung auseinanderhält, je mehr man ins

[4] ROHG v. 3. Sept. 1875 (XVIII 283 f.): „Die Beschlüsse, welche der Schiffer in solcher Lage fasst, würden in ihren Folgen auch für den Versicherer dann verbindlich sein, wenn der Assecuranzcontract diesen völlig an die Stelle des Rheders setzte. Dass aber dies nicht der Fall ist, lehrt ein Blick auf die Bestimmungen der Assecuranzgesetze und insbesondere der bestehenden conventionellen Assecuranzregulative. Eine Regel, die Versicherer müssten jedes Verhalten der Versicherten und deren Vertreter gelten lassen, wenn dieselben dabei von dem Standpunkte »Nichtversicherter« aus richtig gehandelt haben sollten, giebt es nicht."

Auge fasst, dass, soweit die rechtlichen Verhältnisse des eigentlichen Seerechts in Frage stehen, der Versicherungsvertrag als eine res inter alios acta anzusehen ist, und, soweit die Seeversicherung in Frage kommt, man zunächst auf dem festen Boden des Seerechts stehen muss, um die Einwirkungen jenes Vertrages scharf und sicher beurtheilen zu können. Es ist ein Verdienst der deutschen Rechtsprechung und Rechtswissenschaft, dieses Verhältniss zuerst klar erfasst, der deutschen Gesetzgebung, dasselbe in seinen Consequenzen scharf durchgeführt zu haben [5].

[5] Man wird versucht sein, anzunehmen, dass die Verwirrung der beiden Rechtstheile der kaufmännischen Auffassung ihren Ursprung verdanke, welche ja bei jedem Seetransport nicht nur das Transportverhältniss, sondern immer zugleich auch die Sicherstellung desselben durch die Assecuranz im Auge zu haben pflege. Dem gegenüber ist es beschämend, gestehen zu müssen, dass dem nicht so ist, dass es vielmehr die Rechtswissenschaft ist, der diese Verschiebung des Verhältnisses zur Last fällt, ja es sind sogar zwei der hervorragendsten Schriftsteller, auf welche die wichtigsten Consequenzen der falschen Auffassung zurückzuführen sind, welche namentlich in den romanischen Seerechten zum Theil noch jetzt gesetzlich anerkannt sind. Auch im preussischen Landrecht ist ein Einfluss dieser Doctrin bemerkbar. Einige Punkte mögen besonders hervorgehoben werden: 1. Casaregis giebt dem Schiffer ohne weiteres ein Klagrecht gegen die Versicherer wegen der havarie-grosse-Beiträge, die er von den Ladungsinteressenten zu fordern berechtigt ist (Disc. I n. 186). 2. Der Versicherer hat wegen seines Anspruchs auf die Prämie ein Pfandrecht an der fortune de mer, die Rechte eines Schiffsgläubigers, Frankr. 191 s. 10. Diese Bestimmung ist auf Vorschlag Valins (zu Ord. I, 14, 16) aufgenommen, sie findet sich in der Ordonnance nicht (vgl. Emérigon, C. à la gr. 12, 4 und Ass. 3, 9; wie Frankr. PGO I 50 § 384, ALR I 20 § 320 und II 8 § 2115 (nicht PSR 10, 59), Span. 596, Port. 1300, auch jetzt noch Italien 671, 7. 673, 5. 675, 10 (= früher 285), Belgien 4 sub 12, dagegen Bynkershoek, Quaest. j. priv. IV 2 a. E., Urtheil des Hoog. Raad v. Holland vom 30. Juli 1605, s. auch Hamb. GZ 1861 S 268. 3. Der Abandon soll nach einigen Gesetzen und Schriftstellern sich auch auf den Versicherungsanspruch erstrecken: ALR II 8 § 1530 (preuss. Entw zum HGB 407 al. 2), franz. Ges von 1874 Art. 17, Norw. 37, dafür Valin zu Ord. I, 12, 3 und III, 5, 18, dagegen Emérigon, C. à la gr. 12, 7 und die jetzt herrschende Meinung, vgl. Desjardins I 272 f., II 95 ff., auch Niederlande 321 al. 5, Belg. 7 al. 3, s. OAG Lübeck (vom 29. April 1852, Samml. in hamb. Rechtssachen II 616 ff.). 4. Vor allem ist daraus die in der französischen Seerechtsliteratur und Gesetzgebung allgemeine Vermengung der Bodmerei mit der Versicherung herzuleiten, welche einer Menge unerquicklicher, auf dem bisherigen Wege unlöslicher Controversen Thür und Thor geöffnet hat; vgl. Guidon 19, 5, Ord. III, 5, 16 und 18, Valin zu dem letzteren Artikel, Frankr. 326 und 330 f., Italien (auch jetzt noch) 603 und 599 al. 4 (früher 444 f.), Span. 832 und 837, Port. 1665, Niederlande 587, auch ALR II 8 § 2425. Schon Langenbeck bemerkt zu den Bestimmungen der Ordonnance: „Dergleichen Constitutiones confundiren die Natur der Sachen. Wir bleiben bey unserem Rechte“ (Anm. zum hamb. Schiffr. S 290), s. auch Bynkershoek, Q. j.

§ 2. Entwicklung des Seehandelsbetriebs.

Die Seefahrt, soweit sie zum Zwecke des Erwerbs unternommen wird, wird wesentlich [1] betrieben, um die örtliche Preisdifferenz der Waaren auszunutzen, indem dieselben an einem Orte billiger eingekauft, an einem anderen theuerer verkauft werden sollen. Hierzu bedarf es als Transportmittels eines Schiffs und der Personen, welche dasselbe zu navigiren vermögen. So stehen sich jederzeit drei Interessenten gegenüber: der Ladungsinteressent, der Schiffsinteressent (Rheder) und die Schiffsbesatzung, obwohl es vorkommen kann, dass dieselben Personen gleichzeitig mehrere oder alle Arten von Interessen vertreten. Schon aus allgemeinen volkswirthschaftlichen Gründen wird man annehmen dürfen, dass, je höher die Culturstufe eines Volkes ist, um so mehr eine Trennung nach diesen einzelnen Beziehungen hin stattgefunden hat, und diese Annahme wird auch durch die geschichtliche Forschung allenthalben bestätigt. Eine solche Forschung hat sich verständigerweise auf diejenigen Gebiete und Zeiträume zu beschränken, innerhalb welcher eine wirkliche Einwirkung stattgefunden hat. Daher können wir hier die aussereuropäischen Verhältnisse [2] ausser Betracht lassen.

In Europa aber sind zunächst zwei grosse Perioden der Entwicklung zu unterscheiden, die antike und die moderne, von denen die erstere auf dem Betriebe durch Sklaven, die letztere auf dem durch freie Arbeit beruht. Als Grenzscheide zwischen denselben hat man die Epoche anzusehen, in welcher die Herrschaft der Sarazenen ihre höchste Ausdehnung gewann, also die Zeit vom 7. bis zum 10. Jahrhundert. Während dieser Zeit stirbt die alte Betriebsweise allmählich ab, und im bewussten Gegensatz zu derselben entwickelt sich die neue.

Betrachten wir kurz die Entwicklung im Alterthum, so mag auch hier anfangs ein genossenschaftlicher Kleinbetrieb geherrscht haben, so dass also die Eigenthümer des Schiffs für eigene Rechnung Waaren

priv. III 16, 6; Holtius, Voorlezingen II 399 ff. und jetzt namentlich de Courcy, Questions de droit maritime I 37 ff.

[1] Wir können hier den Erwerb durch Beförderung von Reisenden, durch die Seefischerei, durch Bugsiren anderer Schiffe u. s. w. übergehen, da sowohl der Seehandelsbetrieb als auch das Seerecht im wesentlichen sich im Anschluss an den Gütertransport entwickelt hat.

[2] Z. B. die Verhältnisse des rothen Meeres (vgl. darüber die vortreffliche Schilderung bei Klunzinger, Bilder aus Oberägypten, Stuttgart 1877, S 283 ff.), die des indischen Oceans, über welche die bei Pardessus VI 385—480 abgedruckten Rechtsquellen Aufschluss geben.

einkauften und mit Hilfe ihrer Sklaven Seeexpeditionen unternahmen, um ihre Speculation durch Verkauf zu realisiren und durch Einkauf eine neue zu beginnen. Später beschränken sich dann die Eigenthümer des Schiffs auf den Erwerb durch den Transport der Waaren, während die Ladungsinteressenten ihren Gewinn aus der Preisdifferenz suchen. An die Stelle unbestimmter Expeditionen treten dann allmählich bestimmte Einzelreisen, an die Stelle der Einzel- oder Miteigenthümer juristische Personen, welche einen regelmässigen Grossbetrieb ins Werk setzen. Immer aber bleibt der Betrieb im wesentlichen Sklavenbetrieb, und wir finden daher wohl Bestimmungen über die Haftung des Betriebsunternehmers für freie Personen, die denen über die Haftung des Herrn für seine Sklaven nachgebildet sind, nicht aber Bestimmungen über das Dienstverhältniss zwischen dem Unternehmer und seinen Angestellten. Ein besonderes Gewaltverhältniss, wie es das moderne Seerecht allenthalben kennt, tritt hier nicht hervor, einfach deshalb, weil es unnöthig war, denn die Herrschaft über die Sklaven machte es entbehrlich.

Im schärfsten Gegensatze zu derjenigen Betriebsweise, welche zur Zeit der höchsten Entwicklung der antiken Verkehrswelt die übliche war, stehen die ältesten Formen des mittelalterlichen Seehandelsbetriebs, indem nicht nur freie Arbeit an die Stelle der Sklavenarbeit, sondern auch ein genossenschaftlicher Betrieb an die Stelle des Einzelbetriebs getreten ist[3]. Und zwar tritt dieser letztere Unterschied fast noch mehr hervor als der erstere, mit der Maassgabe, dass je weiter man das mittelalterliche Leben zurückverfolgt, um so stärker das genossenschaftliche Element in die Augen fällt. Und umgekehrt zeigt die gesammte Entwicklung des Seehandelsbetriebs bis auf die Gegenwart herab eine beständige ununterbrochene Abschwächung dieses genossenschaftlichen Elements, so dass, je mehr wir uns der Gegenwart nähern, um so grösser die Aehnlichkeit mit den Verhältnissen wird, welche in der römischen Kaiserzeit vorhanden waren, nur freilich mit dem wichtigen Unterschiede, dass wir es mit einem Betrieb durch freie Personen, nicht mehr durch Sklaven zu thun haben.

Ist dies richtig — und das soll weiter unten im einzelnen gezeigt werden —, so muss der Ausgangspunkt der national-ökonomischen und folgeweise auch der rechtsgeschichtlichen Betrachtung nicht im antiken, insbesondere nicht im römischen Recht gesucht werden, sondern in den Zuständen des Mittelalters, wie sie uns in den ältesten

[3] Das pseudorhodische Seerecht (§ 7 A) zeigt uns den Uebergang aus der einen in die andere Periode.

Rechtsdenkmälern entgegentreten. Dass dieser Ausgangspunkt für unsere Betrachtung der richtige ist, wird überdies dadurch unwidersprechlich bewiesen, dass auch diejenigen Rechtsinstitute, welche zweifellos aus dem antiken Recht übernommen sind, im frühesten Mittelalter bedeutungsvolle Umwandlungen erfahren haben[4]. Um so wichtiger bleibt eine genaue Durchforschung dieser Epoche, insbesondere der uns aus derselben erhaltenen Urkunden, und die Feststellung der Entstehungsweise der ihr angehörigen Rechtsquellen.

Bevor wir nun zur eigentlichen Betrachtung übergehen, ist darauf aufmerksam zu machen, dass zwei Arten von Verhältnissen wohl unterschieden werden müssen, die wir kurz als die obligatorischen und die personenrechtlichen bezeichnen können[5]. Unter den ersteren sind die vertragsmässigen Verpflichtungen die wichtigsten, welche zwischen dem Rheder, dem Ladungsinteressenten und der Besatzung bestehen: Verletzungen derselben erzeugen civilrechtliche Ansprüche, welche durch gerichtliche Klage — dem Rheder gegenüber ausserdem auch durch Arrest, dem Ladungsinteressenten gegenüber durch Retention — geltend gemacht werden können. Dass in vielen Fällen solcher Verletzungen auch eine strafrechtliche Ahndung eintritt, ist dem Seerecht nicht eigenthümlich, wohl aber ein besonderes Gewaltverhältniss, welches sich auf die auf dem Schiffe befindlichen Personen, insbesondere die Schiffsbesatzung bezieht und eine unmittelbare Herrschaft über diese Personen gewährt. Es wird ebenfalls zu betrachten sein, welches die Entwicklung gewesen ist, die dieses dem Personenrecht angehörige Verhältniss, die Schiffsgewalt, wie wir es bezeichnen werden, genommen hat.

Seit dem Mittelalter lassen sich nun zwei grosse Epochen des Seehandelsbetriebs unterscheiden: in der ersten befindet sich der Ladungsinteressent auf dem Schiffe, in der zweiten ist dies nicht mehr der Fall. Obwohl nun selbstredend der Uebergang von der einen Betriebsart in die andere in keinem Lande und für keine Art der Schiffahrt ein schroffer gewesen ist, sondern sich nur sehr allmählich vollzogen hat, so kann man doch das 16. Jahrhundert als dasjenige bezeichnen, in welchem die Aenderung geschehen ist. Ja man wird sagen können, dass wie die erste Periode beginnt mit der höchsten Ausbreitung der Sarazenenherrschaft, sie ebenso endet mit der Vertreibung der Araber aus Spanien. Und wenn schon äusserlich die

[4] Z. B. Aufgabe des Princips der lex Rhodia, der Anwendung der Societätsgrundsätze auf das Seedarlehen; s. unten.

[5] Die sachenrechtlichen Verhältnisse können hier übergangen werden, weil in Bezug auf sie sich regelmässig nicht besondere Rechtssätze ausgebildet haben.

Entdeckung neuer Continente mit diesem Ereigniss zusammenhängt, so ist dasselbe für den Seehandel fast ebenso wichtig deshalb, weil nunmehr die Trennung wegfiel, welche zwischen dem Gebiete des Mittelmeeres und dem der übrigen europäischen Meere bislang bestanden hatte und namentlich in den Bestimmungen der Seerechte sehr deutlich zur Erscheinung kam.

A. Bei der Betrachtung der ältesten mittelalterlichen Betriebsweise erfordern die Zustände, welche im Mittelmeere geherrscht haben, eine besondere Beachtung, weil hier eine neue Cultur sich auf den Trümmern einer älteren erhob. Wenden wir uns aber zu den vier grossen italienischen Handelsrepubliken, in denen der Seehandel zuerst zur Blüthe gelangt ist, so finden wir in den ältesten Quellen derselben vier verschiedene Systeme als die herrschenden vorausgesetzt, welche zunächst folgendermaassen kurz charakterisirt werden mögen:

1. In Amalfi stehen Rheder und Besatzung in einem Gesellschaftsverhältniss — besondere Ladungsinteressenten giebt es nicht.

2. In Pisa ist die Besatzung abhängig von der Genossenschaft der Ladungsinteressenten, der Rheder als solcher tritt völlig zurück.

3. In Venedig giebt es auf dem Schiffe Rheder und Ladungsinteressenten, von der Genossenschaft derselben ist die Besatzung abhängig, wobei den Ladungsinteressenten der überwiegende Einfluss zusteht.

4. In Genua giebt es ebenfalls Rheder und Ladungsinteressenten auf dem Schiffe, die Besatzung aber hängt lediglich von den ersteren ab.

Da keins dieser Systeme mit dem heute üblichen übereinstimmt, so ist eine genauere Betrachtung schon um deswillen unerlässlich, weil nur durch eine solche ein tieferes Verständniss der gesetzlichen Bestimmungen und damit der Rechtsentwicklung ermöglicht wird.

1. In Amalfi[6] liegt ein reines Gesellschaftsverhältniss vor, und

[6] Die ältesten Zustände sind zu ersehen aus den lateinischen Kapiteln der Tabula (s. § 7 B II 1) und einer sehr wichtigen Vertragsurkunde aus dem Jahre 1105 (abgedruckt bei M. Camera, Memorie storico-diplomatiche dell' antica città e ducato di Amalfi I 208 f.). Im allgemeinen vgl. über diese Betriebsweise, welche man colonna nannte, Laband in der Z f. HR VII 305 ff. Anm 8, dessen Darstellung in der deutschen Literatur des Handelsrechts meist wörtlich übernommen wird; jedoch halte ich es nicht für richtig, das Wort socii auf besondere Ladungsinteressenten zu beziehen, wie mit Berufung auf den viel späteren Targa von Laband geschieht, vielmehr werden darunter besser wohl die Miteigenthümer des Schiffs (abgesehen vom patronus), die patroni de caratis, wie sie genannt werden, zu verstehen sein. Dies geht selbst noch aus dem italienischen cap. 47 hervor (caricare a compra).

es erscheinen somit alle Betheiligten, insbesondere auch die Seeleute, als Unternehmer. Sie haben daher nicht nur nautische Dienste zu leisten, sondern haben auch das Recht, vielleicht sogar die Pflicht, für Anschaffung von Ladungsgegenständen zu sorgen. Diese geschah ursprünglich wohl entweder für gemeinschaftliche Rechnung oder auch pro rata des Gesellschaftsantheils [7]. Fehlte es den Seeleuten hierzu an den nöthigen Geldmitteln, so pflegten sie sich dieselben durch Aufnahme von Seedarlehen von den capitalbesitzenden Rhedern zu verschaffen, welche dadurch wirthschaftlich natürlich ein grosses Uebergewicht erhielten [8]. Auf einer späteren Stufe der Entwicklung wurde die Ladung nicht mehr für alleinige Schiffsrechnung angeschafft, sondern es wurden statt dessen Commandaverträge abgeschlossen — s. u. —, wodurch freilich ein grosser Theil des Gewinns den Seefahrern entzogen blieb [9]. Der Verkauf der Waaren und der Einkauf anderer Güter geschah nach Majoritätsbeschluss sämmtlicher Gesellschafter, auch der Seeleute [10]. Ebenso stand auch die Herrschaft über das Schiff der Gesammtheit zu, nur in gewissen Fällen — nämlich dann, wenn die Mannschaft als Partei zu betrachten war — hatte dieselbe keinen mitbestimmenden Einfluss [11]. —

Wesentlich anders sind die vorherrschenden Betriebszustände in den übrigen Gebieten. Zwar spielt auch hier das genossenschaftliche Element noch eine hervorragende Rolle, aber daneben treten doch auch andere Verhältnisse, anfangs nur unbedeutend, später immer bedeutsamer hervor.

Zunächst sind hier zwei gesellschaftliche Verhältnisse zu unterscheiden, dasjenige, in welchem die auf dem Schiffe befindlichen Personen zu einander, und dasjenige, in welchem sie zu auf dem Lande zurückbleibenden Personen stehen. Dieses letztere, welches sich, wenn auch unter verschiedenartigen Benennungen, so doch materiell überall

[7] Das erstere wird in der Tabula, das letztere in jener Urkunde vorausgesetzt.

[8] Vgl. die citirte Urkunde von 1105 und damit cap. 17 der Tabula, auch cap. 47.

[9] Vgl. cap. 6, 7, 31, auch cap. 11.

[10] Diesen Sinn hat cap. 18: Item quod nullus patronus debeat implicare et explicare sine expressu consensu (so nach Handschrift B) et voluntate omnium nautarum vel sotiorum, saltem majoris partis. Laband deutet diesen Satz auf die Aufnahme in die colonna und die Entlassung aus derselben, es heisst aber soviel wie einen Speculationskauf und einen Realisationsverkauf abschliessen; in diesem Sinne sehr häufig, z. B. Mon. hist. patr. chart. II n. 857. 1285, amalf. Urk. von 1254 (Camera S 433 f.), auch Tabula cap. 11, Cout. von Montpellier von 1223 (Pard. IV 254): implicatura.

[11] Vgl. Tabula cap. 10, 18, 23 und andererseits cap. 1 und 9.

ziemlich gleichartig vorfindet, muss hier berührt werden, da es in der frühesten Zeit, weil zumeist geknüpft an die Expedition eines bestimmten Schiffes, als specifisch seerechtliches Institut auftritt [12].

Die Personen, welche solche Expeditionen mitmachten und kein oder kein genügendes Capital zur Abschliessung grösserer Geschäfte besassen, traten mit Capitalisten in ein Societätsverhältniss und nahmen Seedarlehen auf. Auch auf das letztere Verhältniss wurden übrigens in älterer Zeit die Societätsgrundsätze in weitem Umfange angewendet, so sehr eine solche Anwendung dem Wesen des Darlehens zu widersprechen scheint [13]. Wirthschaftlich überwiegend [14] waren indessen die eigentlichen Societätsverhältnisse [15], welche überall in zwei Grundformen

[12] Dass diese Verhältnisse dem Seehandel entstammen und auf den Landhandel später übertragen wurden, bezeugt namentlich die Stellung der Rubriken 21—23, 24—26 des Constitutum usus, ferner die Nichtregelung derselben in den Statuten der Binnenhandelsstädte Lucca, Siena, Parma, Piacenza, Bologna etc. Im Liber consuetudinum Mediolani wird in dem Titel de societatibus fast nur von der socida und ähnlichen Verhältnissen gesprochen (Mon. hist. patr. XVI 1 col. 887 f.).

[13] Besonders charakteristisch ist, dass nach dem Const. usus rubr. 24 der Darleiher sich eine Reduction der stipulirten Prämie gefallen lassen muss, wenn nicht genügend Gewinn erzielt wurde. Eine vertragsmässige Abweichung hiervon ist nichtig. Dass im übrigen gleiche Grundsätze wie bei der societas und commanda galten, zeigt eine Vergleichung der rubr. 24 und 22 des Const. usus, sowie die Statuten von Genua (Pera) und Marseille, in denen das mutuum immer neben den Gesellschaften genannt wird, s. auch unten Anm 19.

[14] Unter 458 Urkunden (aus dem Notularium des Joh. Scriba zu Genua) zähle ich 230 societates, 103 commandae, 82 Seedarlehen und nur 43 andere Geschäfte.

[15] Griechischer Ursprung dieser Verhältnisse ist wahrscheinlich, wegen des Wortes hentica (= ἐνθήκη, s. pseudorhodisches Seerecht III cap. 11, 21 und 52, vgl. 14 f.), das in Pisa, und des Wortes taxidium, das in Amalfi, Pisa und Venedig gebraucht wird. Aelteste Erwähnung der collegantia und rogadia in venetianischen Urkunden aus den Jahren 970 (Ficker, Forschungen zur Reichs- und Rechts-Geschichte Italiens IV Nr 29), 1038 und 1051 (Archivio veneto VI 312 ff.). — Quellen: 1. Amalfi: Consuetudines von 1274 cap. 19 (Ausg. von Camera l. c. S 465 = Alianelli S 136); Urkunden von 1254 u. 1256 bei Cam. S 433 ff.). 2. Pisa: Const. usus rubr. 21 und 22, ferner rubr. 5 (ed. Bonaini S 839) und 18 (S 873); Urkunden in Documenti sulle relazioni delle città toscane coll' oriente (1879) Nr 71 A, D, F (aus den Jahren 1271—1284). 3. Venedig: Statuta III 1—3 und I 48; dazu vgl. Stat. von Spalato (ed. Hanel) III 73, VI 37; ferner Capit. naut. cap. 124; Urkunden im Archivio veneto VII 361. 366 f., IX 114 f., XX 74 f. 76 f. 325 f. 4. Genua: Fragment Datta cap. 4—6 (Atti della soc. ligure I 81 ff.); Statuten von Pera V cap. 207—232 (ed. V. Promis in den Misc. di storia ital. XI 515 ff.), auch Statuten von Bonifacio (Pard. VI 595 ff.); Urkunden von 1155 bis 1164 aus dem Notularium des Joh. Scriba in Mon. hist. patr. chart. II n. 240 ff.). Ferner Statuten von Marseille III 19—25 (meist pisaner Recht), Montpellier: Gr. Thalamus fol. 50 bei Pard. IV 255 und bei Germain, Hist. du commerce de M.

auftreten, neben welchen wir in den Vertragsurkunden die mannichfachsten Modificationen vertreten finden. Entweder nämlich legte der Capitalist doppelt so viel zu, als der Reisende: dann wurde der Reingewinn zwischen ihnen zur Hälfte getheilt, oder aber der Capitalist gab das gesammte Capital her: dann gebührte dem Reisenden ein Viertel vom Reingewinn. Beide Arten von Gesellschaftsformen nannte man in Pisa und Amalfi societas maris, in Venedig die erste collegantia, die zweite rogadia, in Genua und Marseille die erstere societas, die letztere acomendatio bezw. commanda. Trotz der verschiedenen Bezeichnungen, an deren Stelle wir collegantia für die erste und commanda für die zweite Art vorschlagen möchten, fanden doch überall gleiche Rechtsgrundsätze bei beiden Arten von Verhältnissen Anwendung. Häufig schloss ein Reisender eine Anzahl solcher Verträge ab oder nahm, abgesehen von denselben, Waaren oder Geld für eigene Rechnung mit. Wichtig wurden diese letzteren Verhältnisse namentlich wegen der Auslagen, welche regelmässig pro rata der mitgenommenen Werthgegenstände verrechnet wurden. Diese Auslagen bezogen sich vor allem auf den Lebensunterhalt (comestio) des Reisenden, auf Kleidung und Schuhwerk desselben jedoch gesetzlich nur, wenn die Gesellschaft länger als ein Jahr gedauert hatte[16], auf die Kosten der Krankheit desselben, insbesondere ärztliches Honorar, und auf die des Begräbnisses, wenn derselbe starb, in welchem Falle auch die Kosten der Rücksendung auf diese Weise verrechnet wurden[17]. Ob die Transportkosten — also die Fracht, wie wir sagen würden —

II 98 Nr 1, V der arrag. Könige von 1269, 1271 (= Recognoverunt proceres von 1283 cap. 69 und 72) und 1304 bei Pardessus V 347 f. 349 ff. — Literatur: Goldschmidt, De societate en commandite, Halae 1851, S 4 ff.; Lastig, De commanda et collegantia, Halae 1870. Jetzt s. auch noch A. Lattes, Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane, Mil. 1883, S 147—177, und W. Silberschmidt, Die Commenda, Würzb. 1884 (diese beiden Schriften konnten nicht mehr benutzt werden).

[16] Const. usus rubr. 22 S 889 (Bonaini): De havere alicuius etc., s. auch S 892. Anders Cap. naut. cap. 124, wonach die Ausgaben hierfür 1 % jährlich nicht übersteigen, niemals aber mehr als 30 libr. jährlich ausmachen durften.

[17] Auch diejenigen, welche den Nachlass ordneten, erhielten vielfach einen Theil des Gewinnes, gewöhnlich ein Achtel, als Honorar für ihre Bemühungen. Const. usus rubr. 18. Cout. von Montpellier cit. Ueberhaupt ist für die ältere Zeit anzunehmen, dass auch die oft erwähnten nuncii und certi missi in dem Verhältnisse der commanda gestanden haben, vgl. Urk. vom 27. Nov. 1249 (bei Germain, Hist. du commerce de Montpellier I 205): inter quos mercatores dixit quod erat Wuillelmus Nycholaus de Figiaco, nuncius seu capitularius suus, cum rebus et mercibus quas secum portabat, et quas habuerat in societatem et comandam ab ipso etc. Ueber capitularius vgl. Ficker a. O. IV Nr 28 (Urk. von 975).

hierbei in allen Fällen und an allen Orten in Rechnung gestellt wurde, oder ob nicht wenigstens dann, wenn der Reisende — sei es als Rheder oder als Schiffsmann — das Recht hatte, Waaren ohne Fracht mitzunehmen, eine solche nicht verrechnet wurde, lässt sich vorläufig aus den bisher publicirten Quellen, wie es scheint, noch nicht mit Sicherheit ermessen [18]. Das Verhältniss des Capitalisten zum Reisenden konnte im übrigen natürlich vertragsmässig sehr verschieden sein, und auch die Gesetzgebung hatte für die wichtigsten Fälle reichhaltige Dispositivbestimmungen erlassen; hier sei nur bemerkt, dass der Capitalist regelmässig capitaneus der Gesellschaft war, d. h. das Recht hatte, zu verlangen, dass nach der Rückkehr des Reisenden, in gewissen Fällen schon vorher, ihm zunächst die Detention der Gesellschaftsgegenstände eingeräumt wurde, worauf dann die Theilung zu erfolgen hatte. Noch wichtiger sind dann die Bestimmungen, durch welche das Gesellschaftsvermögen auch Dritten gegenüber rechtlich gesondert wurde, Bestimmungen, welche dem römischen Rechte unbekannt waren [19]. Diese rechtliche Absonderung zeigt sich weniger darin, dass den Gesellschaftsgläubigern ein Vorzugsrecht vor den Privatgläubigern gegeben wurde, obgleich ein solches gewiss auch dort bestand, wo es nicht ausdrücklich gesetzlich statuirt wurde: denn bei der damaligen Art des Handels, welcher ja regelmässig Zug um Zug geschah, war das Bedürfniss für den Erlass solcher Bestimmungen nicht eben gross. Vielmehr ist es in erster Linie der Schutz des einen Gesellschafters gegen die Privatgläubiger des anderen, womit sich die Rechtsquellen beschäftigen [20]. Der Privatgläubiger soll sich

[18] Die Gesetze schweigen darüber, und aus den Urkunden lässt sich ebenfalls ein sicheres Resultat nicht erreichen. Tab. Amalph. cap. 11 gehört nicht hierher.

[19] Aehnliche Grundsätze galten bei der colonna, s. Tab. Amalph. cap. 6, ja auch beim Seedarlehen, s. Stat. von Bari rubr. de pecunia nautica (Pard. VI 624, Alianelli S 150) und oben Anm 13.

[20] Const. usus rubr. 5 (S 839): Insuper ordinamus, quod si inter socios eiusdem hentice, seu societatis maris, questio de rebus societatis fuerit, licet aliqui socii sint priores tempore, et habeant etiam ypothecas, tamen in predictis bonis eius quod quisque sociorum recipere habet comuniter admittantur, et per libram dividant. Si vero inter socios societatis maris vel terre, et creditores alios de bonis socii questio fuerit, socii in rebus societatis aliis creditoribus qui non sint creditores eiusdem hentice, licet creditores sint priores tempore, preferantur; in aliis vero bonis secundum ordinem iuris observetur (Bestimmung der Redaction von 1248). Vorzug der socii vor den Privatgläubigern ihrer socii, insbesondere der Ehefrau: Const. usus ib. S 838 f., Stat. von Pera cap. 211 (= Fragment Datta cap. 6), V des Königs Jakob von Arragonien vom J. 1271 (Pard. V 347) = Recognoverunt proceres cap. 69 (ibid. S 348), Statut von Bonifacio (bei

nur an das halten dürfen, was sein Schuldner nach der Theilung erhält, mag auch die Schuld vor Eingehung des Gesellschaftsverhältnisses existent geworden sein, und mag der Schuldner als Eigenthümer sämmtlicher Werthgegenstände nach den Grundsätzen des römischen Rechts zu betrachten sein.

Die spätere Entwicklung, welche die beiden soeben besprochenen Gesellschaftsverhältnisse erfahren haben, ist eine sehr verschiedene gewesen. Aus der auf kurze Zeit in Bezug auf ein bestimmtes Schiff geschlossenen societas ist später die offene Handelsgesellschaft und die Commanditgesellschaft geworden, die den seerechtlichen Charakter völlig abgestreift hat [21] und auf lange Dauer berechnet zu sein pflegt, auch die ganze Arbeitsthätigkeit der geschäftsführenden Gesellschafter absorbirt. Aus der commanda wurde zunächst die implicita, bei welcher der Reisende nicht mehr einen Antheil vom Nettogewinn, sondern gewisse Procente vom Erlös erhält [22], und auch dieses Verhältniss war nur der Uebergang zur reinen Dienstmiethe gegen fixes Salär einerseits und zur Ausbildung des Commissionsgeschäfts andererseits.

Blicken wir nach dieser Abschweifung auf die Verhältnisse, in welchen diese Reisenden, henticales, wie sie in Pisa genannt werden, unter einander und zu den sonstigen seerechtlich in Betracht

Pardessus VI 595 ff.). Es galten also ähnliche Grundsätze wie HGB Art. 779, nicht so weitgehende wie Art. 119 f.

[21] Doch verdankt die offene Handelsgesellschaft in erster Linie ihre Ausbildung nicht dem See-, sondern dem Landhandel, und zwar dem Platzgeschäft, namentlich ist die solidare Haftung der Gesellschafter mit ihrem Privatvermögen aus dem letzteren abzuleiten. Treten mehrere Personen in una stacione mit dem Publicum in Geschäftsbeziehungen, so sollen alle Personen, die möglicherweise aus dem Geschäfte Vortheil ziehen, auch persönlich zu haften haben. Das ist die Auffassung des Mittelalters, die besonders in dem Hauptfalle, bei der Familiengemeinschaft, zu Tage tritt. Es ist aber zu eng, wenn man, wie Kuntze, Lastig und neuerdings F. G. A. Schmidt (Handelsgesellschaften in den deutschen Stadtrechtsquellen des Mittelalters, Breslau 1883), aus der letzteren die Solidarhaft herleiten will; dagegen spricht, dass gerade in älterer Zeit auch die factores zu haften haben. Vgl. die mailänder Capitula de mercatoribus fugitivis von 1341, 7, 22 und 24, 1346 nach Piacenza mitgetheilt (Stat. varia civ. Plac. ed. Bonora I 199 ff.), übergegangen in die Statuta mercantiae von Cremona (von 1388) cap. 109 und Brescia (von 1429) cap. 100; vgl. ferner Stat. antiqua merc. Plac. cap. 550 und Stat. von Spalato III 122 (ed. Hanel).

[22] Die implicita ist als vorhanden anzunehmen, wenn Factoren als auf dem Schiff anwesend in den Rechtsquellen vorkommen, z. B. Tab. Amalph. cap. 48. Der Gebrauch dieses Wortes in cap. 18 der Ordinamenta von Trani macht das Alter dieser Rechtsquelle ganz besonders verdächtig. Ueber die implicita vgl. namentlich Stat. von Genua von 1588, IV 12; Decisiones Rotae Genuae, dec. 124.

kommenden Personen standen, so ist zunächst der oben nur kurz angedeutete Unterschied genauer auszuführen.

2. In den pisanischen Rechtsquellen tritt uns eine Auffassung entgegen, die der unsrigen direct entgegengesetzt ist und die sich kurz dahin formuliren lässt, dass, während bei uns das Schiff Ladung sucht, dort die Ladung ein Schiff sucht [23]. Es tritt nämlich daselbst eine Anzahl jener Reisenden zusammen und beschliesst gemeinschaftlich eine Seeexpedition zu unternehmen. Um dieselbe zu ermöglichen, wird dann ein Schiff entweder gekauft oder gemiethet, und es werden dann die nöthigen Hilfspersonen: Seeleute und Bewaffnete (supersalientes) gemiethet, hier gegen einen bestimmten Lohn und mit dem Recht, ein Quantum Waaren mitführen zu dürfen [24]. Der Schiffseigenthümer als solcher tritt hier also zurück, die Bestimmung der Reise und die Herrschaft über das Schiff, insbesondere die Besatzung, steht der Genossenschaft der Ladungsinteressenten, den henticales zu; letztere können zugleich auch als marinarii erscheinen [25]. Der Vertrag zwischen Schiffseignern und Ladungsinteressenten ist also ein reiner Miethvertrag, doch tritt uns auch schon der Frachtvertrag insofern entgegen, als die Miether des Schiffes solche mit dritten Personen abschliessen [26]. Fast übergangen wird in den ältesten pisaner Quellen der Fall, dass sich neben den Ladungsinteressenten auch ein Vertreter der Rheder auf dem Schiffe befindet, dieser Fall aber ist der regelmässige in Venedig und Genua.

3. Ganz eigenthümlich sind die Verhältnisse, welche wir in den venetianischen Seerechtsquellen des [27] 13. Jahrhunderts vorausgesetzt

[23] Diese eigenthümliche Auffassung war mir noch nicht klar, als ich in meinen Beiträgen zum Seerecht, S 10 ff., einzelne Bestimmungen des Constitutum usus zu erklären suchte. Einer späteren Entwicklung scheinen die beiden Abschnitte der rubr. 28 des Const. usus: Si aliqua navis etc. (Bon. S 919) anzugehören, wo partionarii und mercatores erwähnt werden. Ganz andere Verhältnisse werden im Breve curiae maris vorausgesetzt.

[24] Dass dieser Lohn vom Miether des Schiffs zu zahlen ist, geht klar hervor aus den Bestimmungen des Const. usus rubr. 28 (Bon. S 911), ebenso in Bezug auf den supersaliens (ibid. S 915 f.). Ueber den letzteren vgl. Partidas II, 24, 61 (Pard. VI 23), Cap. naut. cap. 93 und 106, Stat. von Zara IV 31 und 37, von Spalato VI 51 und 66, auch schon Decret der genueser Consuln vom J. 1134 (Mon. hist. patr. VII col. 46, auch bei Cuneo, Banca di S. Giorgio S 242).

[25] Marinarii non henticales in Const. usus rubr. 29 (Bon. S 922).

[26] Const. usus rubr. 28 (Bon. S 919), darunter gehört wohl auch die vivata (ibid. S 920 und 912). Wahrscheinlich das nämliche bezeichnen die Worte: de vivo en sus (?) in der V des Königs Jakob I. von Arrag. von 1258 Art. 5.

[27] Leider konnte bei der folgenden Darstellung das Seerechtsstatut des Dogen

finden: hier werden die patroni, die Schiffseigenthümer, genau von den mercatores und der Schiffsbesatzung unterschieden, und jeder dieser Gruppen von Personen besondere Rechte und Verpflichtungen zugewiesen. Die patroni haben gewisse Pflichten, namentlich vor der Abreise zu erfüllen, während der Reise tritt ihre Bedeutung sehr zurück, indem regelmässig nur einer derselben sich auf dem Schiffe befinden soll, und selbst als Mitglieder der Schiffsbesatzung nur eine ganz geringe Anzahl — höchstens zwei — mitfahren dürfen [28]. Zweck dieser merkwürdigen Bestimmung ist wohl zu verhindern, dass der Einfluss der patroni auf die Unternehmung ein überwiegender werde. Auch hier schliessen nämlich die Ladungsinteressenten mit den patroni im Grunde einen Miethvertrag ab: die Herrschaft über das Schiff steht der Majorität der Ladungsinteressenten und der patroni zu [29], welche auch unter Umständen Abänderungen des ursprünglichen Reiseziels beschliessen darf (Cap. naut. c. 86 f.). Ebenso steht die Schiffsbesatzung in unmittelbaren Beziehungen nicht nur zum patronus, sondern auch zu den Ladungsinteressenten: ohne Genehmigung der letzteren darf keine Person derselben entlassen werden (Cap. naut. c. 46), doch wird die Heuer von dem patronus gezahlt (ibid. c. 28). Bemerkenswerth ist ferner der auf den venetianischen Schiffen übliche aus fünf Personen bestehende Ausschuss, welcher weitgehende administrative, ja selbst richterliche Functionen ausübte: derselbe bestand aus drei mercatores, einem patronus und dem nauclerius, d. h. dem technischen Director der Seeunternehmung [30].

4. In Genua endlich kommen nur die Rheder als Betriebsunternehmer in Betracht, von denen der geschäftsführende sich auf dem Schiffe befindet: von diesem allein ist dann die Mannschaft abhängig. Die Zustände sind hier die nämlichen, welche im Laufe des Mittelalters allmählich im gesammten Mittelmeere sich herausbildeten, und die aus dem Consulat am genauesten erkannt werden können.

Bevor wir aber zur Darstellung dieser Zustände übergehen, bleibt

Tiepolo nicht benutzt werden. Auch eine neue Ausgabe des Capitulare nauticum wäre sehr erwünscht.

[28] Cap. naut. cap. 31.

[29] Cap. naut. cap. 107, auch cap. 48 und 78, wo die marinarii mit erwähnt werden, s. ferner Stat. von Zara IV 13 und 38 und von Spalato VI 62 und 67.

[30] Cap. 88, 91 und 92. In der älteren Verordnung vier Personen. Aehnlich war die Einrichtung in Catalonien, V von 1258 cap. 21 (Ausschuss von sieben, auf kleineren Schiffen von vier Personen), s. auch genueser Statut vom J. 1330 (ed. Sauli in Mon. hist. patr. leg. I col. 323 ff.) cap. 30. Vgl. auch Seerecht von Ancona rubr. 11.

die Frage zu beantworten, ob die bisher dargestellten Betriebsarten als völlig particuläre zu betrachten sind, oder ob nicht vielmehr anzunehmen ist, dass uns hier nur verschiedene Stufen der Entwicklung vorliegen, welche überall durchlaufen worden sind. Wir stehen nicht an, uns für die letztere Auffassung zu entscheiden, obwohl nicht verkannt werden darf, dass diese Entwicklung keineswegs eine durchaus gleichzeitige gewesen ist, dass eine Uebergangsstufe sich in dem einen Gebiete auffallend lange erhalten hat, während sie anderwärts vielleicht gar keine wirthschaftliche Bedeutung besass. Für diese Ansicht lässt sich vor allem geltend machen, dass ein der colonna ähnliches Rechtsverhältniss sich fast in allen Gebieten des Mittelmeeres aus der älteren Zeit nachweisen lässt[31], welches sich sogar in der Küstenschiffahrt, deren Betrieb ja den alterthümlichsten Charakter zu behalten pflegt, noch Jahrhunderte lang, an einzelnen Orten selbst bis zur Gegenwart erhalten hat[32].

Und ebenso, wie eine solche Gemeinschaft in Bezug auf Gewinn und Verlust, lässt sich auch als weitere Stufe der Entwicklung wenigstens das gemeinsame Tragen aller — nicht nur der absichtlich im gemeinschaftlichen Interesse zugefügten — Schäden und Verluste als ehemaliges gesetzliches Institut fast überall wahrscheinlich machen. Nicht nur ist dieses in den Rechtsquellen des adriatischen Meeres der Fall[33], woselbst das Princip der lex Rhodia allerdings am

[31] Schon im pseudorhodischen Seerecht III 9, 27, 28 und 32 und II 1—7 muss ein ähnliches Verhältniss vorausgesetzt sein. Weiter findet sich ein solches in den Statuten von Spalato VI 17 und besonders 31 (societas pellagum nauigandi) und von Bonifacio (bei Pard. VI 595 ff.), s. ferner Monum. spect. hist. Slav. merid. XIII 36 (ragusaner Vertragsurkunde vom J. 1347). Auch in Genua selbst und den abhängigen Städten ist es üblich gewesen. Ich schliesse dies aus der folgenden Aufzählung von auf dem Schiffe befindlichen Personen: nauclerii participes marinarii et omnes qui in lignum ipsum ire debebunt (Mon. hist. patr. VII n. 427. 431. 432. 445. 446. 562 aus den Jahren 1199 ff.), damit vgl. Decret der Consuln von Genua von 1134 (ibid. VII col. 46 f.). Uebrigens kommt die colonna noch heutzutage in Genua vor, s. Journal de droit international privé II 227. Die colonna wird ferner erwähnt in der Verordnung des Königs Jakob I. von Arrag. vom J. 1258 cap. 6, 15—18 (in letzteren Stellen mit der commanda zusammen). Fraglich ist der Sinn von cap. 79 und 109 des venetianischen Cap. naut.

[32] Ueber die späteren Verhältnisse vgl. Targa, Ponderazioni cap. 36, Casaregis zu cap. 217 des Consulats (= cap. 175 bei Pardessus), Azuni in seinem Dizionario s. v. colonna und weitere bei Alianelli S 88—99 angeführte, ferner Holtius (Abh. übersetzt von Sutro S 230 ff.), Laband in der Z f. HR VII 305 ff., wonach Renaud und Grünhut, Grossi im Archivio giuridico IX 528—534.

[33] Pseudorhodisches Seerecht III 9; Cap. naut. cap. 89—94 und 108; Stat. Ven. VI 68; Seerecht von Trani cap. 1, 3 und 13; Stat. von Zara IV 39, von

allerspätesten wieder gesetzliche Anerkennung gefunden hat [34], sondern auch in den weiter westlich entstandenen Rechtsdenkmälern finden wir noch einzelne Spuren der älteren Anschauung [35], welche hier freilich weit früher durch den Einfluss der römischen Rechtsquellen überwunden wurde, aber trotzdem noch in späterer Zeit sich in dem sog. Germinamentovertrage [36] erhalten hat, welcher, wie seine genaue gesetzliche Regelung zeigt, zu den gewöhnlichsten Verträgen des Seeverkehrs gehört haben muss.

Die weiteren Uebergänge aus dem reinen Gesellschaftsverhältnisse der colonna zu der Abhängigkeit der Mannschaft von den Kaufleuten und Schiffseignern, und von der Sachmiethe zum Frachtvertrage lassen sich ebenfalls in allen Gebieten verfolgen, wie aus der folgenden Darstellung hervorgehen wird.

Die ausführlichste Schilderung des Seehandelsbetriebs im späteren Mittelalter, jedoch vor dem Aufkommen des Versicherungswesens, gewährt uns das Consulat der See, und wir sind berechtigt, die Zustände, welche in demselben vorausgesetzt werden, als solche anzusehen, welche sich schliesslich im ganzen Mittelmeergebiet in der Hauptsache gleichförmig gestaltet haben, denn dies geht aus einer Vergleichung mit den übrigen Seerechtsquellen namentlich des 14. Jahrhunderts hervor [37]. Als geschäftlicher Unternehmer erscheint hier der

Spalato VI 68, von Lesina V 2, s. auch 10; Seerecht von Ancona cap. 86, sehr beachtenswerth auch cap. 66 daselbst (Haftung von Schiff und Ladung für Delicte).

[34] Selbst eine V vom 9. Juni 1428 (Pardessus V 64) ist abweichend vom römischen Recht.

[35] Für Genua scheint ein Schiedsspruch vom J. 1163 (Not. des Joh. Scriba, Mon. hist. patr. chart. II n. 1342) zu beweisen, dass im Falle des Schiffbruchs eine Repartition stattfand, es heisst darin: quod communis vox esset connautorum eius quod solummodo solidos triginta per singulum amisissent (in einem naufragium). Für Pisa kommt rubr. 29 des Const. usus in Betracht, welche, wie eine Vergleichung mit den Statuten von Marseille IV 30 zeigt, vielfache Abänderungen erlitten haben muss. Die beiden letzten Absätze scheinen spätere Zusätze zu sein, der letzte entspricht der l 5 pr. Dig. 14, 2, der vorletzte hat einige Aehnlichkeit mit der l 4 Dig. 14, 2. Ich halte dafür, dass durch ihre Aufnahme älteres Recht hat verändert werden sollen, gebe aber zu, dass dies lediglich eine Muthmaassung ist, die freilich durch sonstige Rechtsquellen bestätigt wird.

[36] Hierüber vgl. Costums von Tortosa cap. 32 (IX 27); Consulat cap. 150—152 und 187; ferner Targa, Ponderazioni cap. 76; Pardessus, Coll. I 168; Laband in der Z f. HR VII 305 ff. Anm 8.

[37] In Betracht kommt namentlich das Seerecht von Ancona, ferner die seerechtlichen Bestimmungen der Costums von Tortosa. Diese Entwicklung scheint in der Hauptsache zu Ende des 13. Jahrhunderts vollendet gewesen zu sein, s. aber oben Anm 33 und 34.

senyor de nau, der dem patronus entspricht und entweder geschäftsführender Rheder ist oder das Schiff in commanda hat[38]. Einen Unterschied macht dies übrigens regelmässig nur gegenüber den Mitrhedern, indem er im letzteren Falle einen Theil des Reingewinns, gewöhnlich ein Viertel, erhält, während er im ersteren den nämlichen Lohn erhält, wie der nautische Director, der notxer (= nauclerus). Auch werden seine Befugnisse und Verpflichtungen im ersteren Falle nach den Grundsätzen des Commandavertrags regulirt, während sich für den letzteren hier zuerst besondere Grundsätze aufgestellt finden, unter denen namentlich der verschiedene Umfang seiner Befugnisse, je nachdem er seiner Mitrheder mächtig ist oder nicht, für die weitere Entwicklung maassgebend geblieben ist[39]. Im übrigen aber ist Dritten gegenüber seine Stellung die nämliche, in beiden Fällen haftet nur er persönlich aus Verträgen und Delicten, während die übrigen Mitrheder nur mit dem Theile ihres Vermögens, den sie der See anvertraut haben, also mit Schiff und Fracht haften; nur ausnahmsweise kommen Fälle vor, in denen eine persönliche Haftung der Mitrheder statuirt wird[40]. Was sodann die Stellung der Mannschaft gegenüber dem Rheder und den Ladungsinteressenten anlangt, so steht dieselbe weder, wie in Amalfi, dem ersteren gleichberechtigt gegenüber, noch, wie in Pisa, in einem unmittelbaren Vertragsverhältnisse zu den letzteren, sondern das Verhältniss zu ihnen ist ein mittelbares geworden: die Mannschaft steht in Beziehungen nur zum senyor de nau, aber diese Beziehungen sind abhängig von dem Vertragsverhältnisse, in dem dieser letztere zu den Ladungsinteressenten steht. Der Heuervertrag ist also abhängig von dem Frachtvertrage, soweit es sich um die Lohnforderung handelt. „Fracht ist die Mutter der Gage": wird keine Fracht verdient, fällt auch die Heuer weg, wird sie erhöht, so hat auch eine Erhöhung der Heuer einzutreten (cap. 59, 99, 105, 134, 146 f., 184, 190, 230)[41]. Der Frachtvertrag gehört jetzt lediglich dem

[38] Eine commanda von Schiffen wird erwähnt Consuetudines von Amalfi cap. 19 (der Ausg. von Camera), Mars. IV 20; ferner Consulat cap. 173, 174, 242 und 244. Ein Seedarlehen ad navem faciendam vel operandam, Const. usus rubr. 24.

[39] Diese Unterscheidung lässt sich übrigens auf den Grundsatz des Commandarechts zurückführen, wonach der tractator, sobald er an den Wohnort des stans zurückgekehrt ist, diesem als dem capitaneus zu gehorchen hat und ohne seine Einwilligung überhaupt keine Rechtsgeschäfte bindend mehr vornehmen darf.

[40] Vgl. Cropp in Heise und Cropp, Abhandlungen I 449 ff.

[41] Schon aus der consequenten Durchführung dieses Princips ergiebt sich, dass die Heuer regelmässig für die ganze Reise bestimmt worden sein muss. Daneben kennt das Consulat freilich noch mehrere andere Arten der Verheuerung, nach zurückgelegter Meilenzahl (cap. 115), a cosiment (cap. 181, vgl. auch cap. 15), auf

Obligationenrecht an, er gewährt keine Allein- oder Mitherrschaft über das Schiff, d. h. die Schiffsmannschaft, diese letztere hat lediglich dem senyor de nau Folge zu leisten, doch steht demselben noch keineswegs ein unbedingtes Befehlrecht zu, vielmehr ist er in den wichtigsten Fällen an die Zustimmung der Mannschaft gebunden. Der Schiffsrath, bestehend aus dem senyor und der gesammten Mannschaft, spielt im Consulat noch eine sehr bedeutsame Rolle, bei gewissen Angelegenheiten haben auch die Ladungsinteressenten mitzusprechen das Recht, doch wird die Ausübung desselben nur durch einen vermögensrechtlichen Schutz gewährleistet, denn auf die Mannschaft haben sie eben keinen Einfluss mehr. Dies zeigt sich auch darin, dass, während nach früherer Auffassung Personen der letzteren nur mit Zustimmung der Kaufleute entlassen werden durften, nunmehr der senyor de nau dazu berechtigt, aber vertragsmässig verpflichtet ist, eine Ergänzung vorzunehmen (c. 240). Eine bedeutsame Umbildung hat sich auch in Bezug auf die Stellung der Seeleute zum Rheder vollzogen. Während in den älteren Rechtsquellen der Fall als ein ganz gewöhnlicher vorausgesetzt wird, dass die Seeleute zugleich Ladungsinteressenten sind[42], finden wir im Consulat davon nichts mehr. Hier ist zwar das Gewöhnliche, dass der Seemann nicht nur einen bestimmten Lohn für die Reise erhält, sondern ausserdem noch das Recht hat, eine Quantität Waaren mitzuführen, aber der Unterschied liegt darin, dass er, auch soweit er Waaren mitführt, nicht als Ladungsinteressent in Betracht kommt, vielmehr diese Befugniss nunmehr als Accessorium der Heuerforderung betrachtet wird[43]. Vor allem braucht er daher bei der havarie-grosse nicht mehr zu contribuiren (cap. 86), und während es früher gleichgiltig war, ob er jene Waaren für fremde oder für eigene Rechnung mitnahm, darf er nunmehr nur das letztere

Frachtantheil (cap. 202 f.), endlich die Monatsheuer (cap. 85, 187 und 190). Diese letztere muss zwar nur Ausnahme gewesen sein, doch muss ich meine Bemerkung (Z f. HR XXVII 414 Anm 45) als zu weitgehend zurücknehmen, da die Monatsheuer noch in anderen Rechtsquellen des Mittelmeeres erwähnt wird (arrag. Ord. von 1340 Art. 9, Ancona cap. 20 und 54, Zara IV 53). Vielleicht hängt diese Art von Monatsheuer noch mit dem alten Schiffsmiethvertrage zusammen, welcher ja oft monatweise eingegangen wurde. Dass sie mit der Ausbildung des Frachtvertrags verschwand, geht aus der Bemerkung Targas (cap. 85) hervor, dass die Monatsheuer zu seiner Zeit nur in der überseeischen Schiffahrt üblich sei. Das älteste hamburger Recht (Art. 6) kennt sogar die Wochenheuer, s. aber Art. 17.

[42] S. oben Anm 25, ferner arrag. V von 1258 cap. 11: alii marinarii qui non sunt partiarii nec conductores nec mercatores.

[43] Nicht richtig ist die Behauptung Olivers, Hist. del derecho en Cataluña III 266 Anm a, dass das Institut der Führung in Tortosa unbekannt gewesen sei, s. Z f. HR XXIX 419 Anm 11.

thun (cap. 89). Etwaige Zwischenreisen ist der Seemann verpflichtet mitzumachen, ob aber solche vorgenommen werden, hängt nicht mehr von den Ladungsinteressenten allein, oder von der Majorität derselben und des patronus ab, sondern es kommt der Mannschaft gegenüber lediglich der Wille des letzteren in Betracht[44]. Was die Stellung des senyor zu den Kaufleuten betrifft, so finden wir hier schon die Grundsätze des heutigen Frachtvertrags vor: dieser hat jene ältere Schiffsvermiethung, welche als verfrachten a scar noch erwähnt[45] und recht missgünstig behandelt wird (cap. 138, 143 f., 148 und 154), so ziemlich verdrängt[46]. Der Unterschied von dem heutigen Frachtvertrage liegt nur darin, dass die Kaufleute regelmässig auf dem Schiffe anwesend und daher in der Lage sind, ihre Interessen Dritten und dem geschäftsführenden Rheder gegenüber selbständig wahrzunehmen. Der senyor erscheint daher nicht als Vertreter derselben, er ist nicht legitimirt, Rechtsgeschäfte mit für sie verbindlicher Wirkung abzuschliessen, obwohl freilich die Eigenthümlichkeiten des Seeverkehrs es mit sich bringen, dass ihm ein weitgehendes Eingriffsrecht in Bezug auf die Ladung in Nothfällen zusteht. Das Verhältniss der Ladungsinteressenten unter einander ist ein Genossenschaftsverhältniss, innerhalb dessen der Wille der Majorität in Bezug auf wichtige Fragen maassgebend ist[47].

Die Anwesenheit der verschiedenen Interessenten auf dem Schiffe brachte die Möglichkeit mit sich, dass abändernde Verträge unter denselben abgeschlossen werden konnten, und obwohl wir eine Reihe von Bestimmungen finden, welche gewisse auf hoher See abgeschlossene Verträge für ungiltig erklären (cap. 208 f., 241), so treffen wir doch

[44] Ueber das ältere Recht s. namentlich Const. usus. rubr. 28 (Bon. S 921): Presenti constitutione firmamus etc. (Zusatz von 1241). Cap. naut. cap. 86 f., Zara IV 34 und 54, vgl. Spalato VI 55.

[45] Das Constitutum usus regelt fast nur (s. aber o. Anm 26) die Vermiethung von Schiffen, nicht den Frachtvertrag, die Statuten von Marseille, welche in IV 7 eine Stelle desselben (Bonaini S 913) fast wörtlich übernehmen, fügen hinzu: et hoc intelligimus et dicimus de nave vel ligno ad scarum conducta vel conducto. Der Uebergang lässt sich ferner erkennen aus Art. 11 der arrag. V von 1258, wo mercator und conductor navis sich entgegengesetzt werden (s. oben Anm 42), ferner Stat. von Mars. IV 20, wo von Personen gesprochen wird, qui velut exercitores navem ducent in eo viagio. Vgl. ferner arrag. V von 1340 Art. 20, 24.

[46] Die Anfänge des Unterfrachtvertrags finden sich in Art. 213 des Consulats.

[47] In der älteren Zeit wurde zunächst ein Gesellschaftsvertrag zwischen den Ladungsinteressenten abgeschlossen, s. oben S 14. Dass auch, nachdem das Verhältniss derselben das einer communio incidens geworden, der Wille der Majorität galt, selbst in Bezug auf Abänderung des Reiseziels (s. Seerecht von Ancona cap. 1, Majorität von zwei Drittel Werth der Ladung), muss uns sehr anomal erscheinen.

in allen Seerechtsquellen des Mittelmeeres, zuweilen, wenn auch selten, in denen der nördlichen Meere, eine besondere Urkundsperson, den Schiffsschreiber[48], an, welcher öffentlichen Glauben genoss und vielfach behördlich angestellt, jedenfalls aber auf sein Amt beeidigt wurde. Seine Hauptthätigkeit bestand darin, dass alle Handlungen und Geschäfte, welche rechtlich relevant waren, in seiner Gegenwart vorgenommen werden mussten, damit er sie bezeugen konnte, zu welchem Zwecke er Eintragungen in das Schiffsbuch machte. Daneben erscheint er zugleich als Angestellter der Rheder und hat als solcher namentlich auch die Thätigkeit des senyor de nau zu controliren[49].

Der Seehandel, wie er vor dem Aufkommen des Versicherungsgeschäfts betrieben wurde, war naturgemäss ein gewagteres Geschäft als heutzutage, indessen gab es doch gewisse Mittel, welche das Risico zu vermindern geeignet waren, und diese Mittel, welche wir in täglicher Anwendung sehen, waren namentlich die Eingehung von Gesellschaftsverhältnissen und der Kleinbetrieb. Eine gemeinsame Uebernahme der Gefahr findet sowohl zwischen den Schiffs- und Ladungsinteressenten eines und desselben Schiffs häufig statt, selbst nachdem die gesetzlichen Bestimmungen zu den Grundsätzen des römischen Rechts zurückgekehrt waren, als auch zwischen mehreren Schiffen, ja ganzen Flotten[50]. Auf umgekehrte Weise wurde die Gefahr dadurch verkleinert, dass der betreffende Interessent die ihm angehörigen Werthgegenstände verschiedenartigen Gefahren aussetzte, indem er dieselben als Ladung auf verschiedene Schiffe vertheilte, oder an Stelle eines oder mehrerer ganzer Schiffe eine grosse Anzahl von Schiffsparten zu Eigenthum erwarb. Dem Charakter jener Zeit entsprechend äussert sich das erstere dadurch, dass ein und dieselbe Person in einer ganzen Anzahl von Gesellschaftsverhältnissen mit verschiedenen Personen stand, und dass diese Rechte als Veräusserungsobjecte betrachtet wurden[51].

[48] Vgl. namentlich Cons. cap. 12—15, 50, 54, 66, 194, 202, 219, 222, 242, 249 und dazu Tortosa Art. 8—13, 15 f., 19. Sonstige Quellen des Mittelmeeres aufzuführen würde zu weit führen. Aus dem Norden s. Michelsen, Oberhof Nr 15 vom Jahre 1463; Hanserecesse C II Nr 509 s. 67. 79. 82, Nr 510 s. 18 und 40; ferner Hanserecesse von 1572 Art. 6, von 1591 Art. 6, 8 und 22; Hans. Seerecht V 3 (nicht aber IV 16 und V 2).

[49] Im consulat cap. 15 a. E. ist ihm sogar ein Retentionsrecht wegen der Fracht an der Ladung zugeschrieben, s. aber cap. 38 und Tortosa Art. 17.

[50] Ueber die conserva (im Norden Admiralschaft) vgl. insbes. Tab. Amalph. cap. 38, Lib. jur. reip. Jan. I Nr 54 f., Stat. von Mars. IV 23, arrag. V von 1258 Art. 4, Tortosa Art. 29, Consulat cap. 48 f. und 241.

[51] Dies geht aus den oben citirten, auch für die Geschichte der Werthpapiere höchst wichtigen venetianer Urkunden hervor, insbesondere Arch. ven. VII 366 f.

Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Schiffsparten. Obwohl wir hin und wieder ein gesetzliches Vorkaufsrecht anerkannt finden, so war die freie Veräusserlichkeit derselben in dieser Periode namentlich in den grösseren Handelscentren durchaus die Regel [52]. Selbst staatsrechtliche Verbote trifft man in dieser Zeit nicht so häufig, als man glauben sollte, und das eigentliche Retractrecht an Schiffsparten hat sich wohl erst seit der Ausbildung des Assecuranzwesens Anerkennung zu verschaffen vermocht.

Wir mussten die Entwicklung des Seehandelsbetriebs im Mittelmeere eingehend betrachten, um zu zeigen, dass sich hier im Gegensatze zu den älteren Culturzuständen völlig neue Verhältnisse herausgebildet hatten, welche nur zu verstehen sind, wenn man diesen Gegensatz nachdrücklich betont; um so kürzer können wir die Zustände in den übrigen Meeren behandeln, wo eine eigentliche Unterbrechung der Culturentwicklung wohl überhaupt nicht, jedenfalls nicht in so schroffer Weise stattgefunden hat. Auch hier finden wir übrigens in geradezu überraschender Weise dieselben Stufen der Entwicklung vor, die im Mittelmeere durchlaufen worden sind, — ein Beweis, dass sie nichts Zufälliges sind, sondern in der Natur der Dinge ihre Begründung finden. Auch hier finden wir in den älteren skandinavischen Quellen ein der colonna ähnliches Verhältniss erwähnt [53], und während des ganzen Mittelalters wird der Waarenhandel zur See durch zwei Arten von Gesellschaftsverhältnissen betrieben, von denen die eine, die wedderleginghe, wie sie in den hansischen Quellen genannt wird, der collegantia, die andere, welche man sendeve nannte, der commanda entspricht [54], auch haben diese beiden Ver-

(Erbtheilung im J. 1160 in Bezug auf eine im Jahre 1138 auf zwei Jahre eingegangene collegantia), XX 325, aber auch aus den übrigen oben in Anm 15 citirten Urkunden. Vgl. ferner in Bezug auf den Norden, wo ja ähnliche Verhältnisse bestanden, Pauli, Lüb. Zustände im Mittelalter III 34 ff.

[52] Wo das Setzungsrecht anerkannt war, hat das Vorkaufsrecht keine wirthschaftliche Bedeutung, s. meine Beiträge zum Seerecht S 24, so namentlich nach dem Consulat cap. 10. Ein Vorkaufsrecht kennen die Statuten von Bari A 11, B 37 (bei Alianelli), freie Veräusserlichkeit die Stat. von Zara III 40 und IV 46, von Spalato VI 52.

[53] Z. B. im schwedischen Bjarkeya-Recht 20 pr. und im Stadtrecht von Wisby III, 3, 8 pr., vgl. dazu v. Amira, Altschwed. Oblig. Recht S 678, ebenso neueres norweg. Biarkeyar Recht VI 5 (Pard. III 30).

[54] Vgl. schon neueres norwegisches Biarkeyar-Recht VI 21 u. 22. Stadtrecht von Medebach (jetzt auch im Hans. Urk. B. I Nr 17), dann Schra v. Nowgorod bei Sart. Lappenberg, Urkundl. Gesch. II 200 f. 278 und V für das brügger Contor vom 20. April 1354 (ebendas. S 399), ferner bes. Rec. von 1447 (Recesse B.

hältnisse die gleiche Entwicklung gehabt, wie die Schwesterinstitute im Süden. Auch im Norden ist sodann die Schiffsmiethe die ältere Art der Benutzung von Seiten der Nichteigenthümer, welche erst allmählich dem Frachtvertrage zu weichen beginnt[55]. Ein genaueres Durchforschen dieser Zustände wird sich gewiss verlohnen, für unsere Zwecke ist es aber nicht unbedingt nöthig, es genügt vielmehr hier auf die Abweichungen aufmerksam zu machen, die den Seehandelsbetrieb in diesen Gebieten zu Ende des Mittelalters von dem des Mittelmeeres unterscheiden[56]. Dies soll geschehen bei der Besprechung der folgenden Periode, in welcher der Seehandelsbetrieb des Nordens der des Grosshandels überhaupt und demnach in seinen Hauptzügen im Süden angenommen wurde; nur auf eine Erscheinung mag schon hier kurz aufmerksam gemacht werden: viel früher als im Mittelmeere ist hier der nautische Director, der Schiffer, wie wir ihn nennen, die erste Person auf dem Schiffe, neben ihm giebt es keinen geschäftsführenden Rheder, sondern er selbst hat die Geschäftsführung zu besorgen, er ist nicht nur Seehandelsgehülfe, sondern auch Seehandelsbevollmächtigter, was beim nauclerus des Mittelmeeres nicht der Fall ist[57].

B. Aeusserlich charakterisirt sich die zweite Periode des Seehandelsbetriebs dadurch, dass die Kaufleute nicht mehr ihre Waaren begleiten, und zu gleicher Zeit finden wir, dass auch im Gebiete des Mittelmeeres die Sitte aufhört, einen besonderen Vertreter der Schiffseigenthümer zur Besorgung der Geschäfte und Controle der Schiffsbesatzung mitzuschicken[58]. Dieses letztere vollzog sich in der Weise,

III Nr 288 unter 58 und 62). Vgl. Pauli, Lüb. Zustände I 137 ff. und F. G. A. Schmidt, Handelsgesellschaften in den deutschen Stadtrechtsquellen des Mittelalters, 1883, S 89 ff. Genaue Regelung dieser Verhältnisse in den Rechtsquellen von Kampen, auch von Groningen.

[55] Vgl. v. Amira l. c. S 283. 324 ff. 645 ff. 650—654. 678 ff.

[56] Diese Durchforschung muss sich namentlich auf die skandinavischen Quellen richten, mir ist dieselbe schon aus sprachlichen Gründen unmöglich. Weitere Aufklärungen sind von v. Amira zu erwarten.

[57] Ursprünglich ist nautischer Director der styriman oder gubernator, neben welchem es nur Kaufleute, erst später auch einen dominus navis giebt (Hans. Urk. B. II Nr 76). Auch hier wird der gubernator schliesslich Schiffsoffizier unter dem Schiffer. Ausser sämmtlichen skandinavischen Quellen sind zu vergl. Hans. Urk. B. I Nr 174, 565, 1265, aber auch Nr 8, 746 und 1128.

[58] Besonders klar zu ersehen ist der Uebergang in Genua. In den Decisiones Rotae Genuae wird der patronus navis in mari von dem patronus in terra unterschieden (dec. 20 Nr 1, 25 Nr 4, 149 Nr 3, 170 Nr 2, 182 Nr 1). Der erstere wird dann bei grösseren Schiffen als capitano bezeichnet, V der Conserv. del mare von 1712 cap. 1 u. ö., wie noch heutzutage (Cod. per la mar. merc. I 2 cap. 5: dei

dass der bisherige patronus auch nautischer Director wird, während der frühere nautische Director, der nauclerus, zu einem unter ihm stehenden Schiffsoffizier herabsinkt. Als Geschäftsführer der Rhederei wird ein socius bestellt, welcher nunmehr auf dem Lande zurückbleibt. Das Mitfahren der Kaufleute hat natürlich nicht plötzlich ein Ende genommen, sondern sehr allmählich hat diese Sitte aufgehört. War schon durch die auf längere Dauer berechneten Niederlassungen, wie wir sie in den hansischen Contoren, im Süden in Pera und Galata u. s. w. finden, es nothwendig geworden, dass nicht der eigentliche Handlungsherr, sondern häufig ein Angestellter desselben, der Factor oder Lieger, die Waaren hinbrachte [59], so wurde, nachdem sich besondere Commissionsgeschäfte gebildet hatten, die Sachlage eine derartige, dass es auch des letzteren nicht mehr bedurfte, und nur ausnahmsweise, nämlich dann, wenn die Reise Orte zum Ziele hatte, in denen solche Geschäfte nicht existirten, war eine persönliche Begleitung nöthig; diese aber besorgte nunmehr nicht der Handelsherr selbst, sondern Angestellte desselben, welche, wenn für diesen speciellen Zweck bestellt, mit dem Namen supercargo bezeichnet wurden [60].

Ein weiteres Motiv für das Nichtbegleiten der Waaren lag in dem Aufkommen des Versicherungsgeschäfts. Wann und wo sich das letztere ausgebildet hat, darüber hat man freilich zur Zeit noch keine völlig sichere Kunde, doch scheint das Ende des 14. und der Anfang des 15. Jahrhunderts die Zeit gewesen zu sein, in welcher dasselbe zuerst von wirthschaftlicher Bedeutung geworden ist. Und zwar scheint, trotz der gegentheiligen Aufstellungen eines modernen Schriftstellers, Italien das Vaterland auch dieser Geschäftsbildung gewesen zu sein, es scheint ferner die Waarenversicherung älter als die Cascoversicherung zu sein, es sind ferner Gründe vorhanden, die die Annahme ausschliessen, dass die Entstehung der Versicherung auf ein Gesetz des Königs Ferdinand von Portugal zurückzuführen sei, und an Stelle dieser Annahme das allmähliche Entstehen aus dem Seedarlehen wahr-

capitani e padroni), der patronus in terra entspricht zwar im allgemeinen unserem Correspondentrheder, doch ist der Name als solcher in Italien verschwunden, im 18. Jahrhundert wurden deputati gewählt (cit. V c. 5), jetzt gebraucht man den Ausdruck armatore (Cod. per la mar. merc. c. 52—56).

[59] Ord. Phil. II. von 1563 IV 4: coopman oft zynen commis bzw. oft zyne ghecommitteerde (vgl. damit rotterd. Ass. O. von 1721 Art. 144: koopman oft zijn gemagtigde, auch 142); Guidon V 11: facteur ou commissionaire. Vgl. Anm 22.

[60] Meines Wissens zuerst erwähnt in einer Nachtragsverordnung zu den Statuten von Curzola vom J. 1443 (Hanel S 163 f.), in der bestimmt wird, dass die Schiffsschreiber und soprachargbi Einheimische sein sollen. Vgl. Targa cap. 40, Ord. von Bilbao Titel 16, und noch jetzt HGB von Spanien 723 ff., Portugal 1424 ff.

scheinlich machen. Dass erst durch einen obrigkeitlichen Zwang es ermöglicht worden sei, eine Prämienberechnung mit einiger Sicherheit herzustellen, wird schon dadurch widerlegt, dass wir eine solche für das Seedarlehen bereits im 12. Jahrhundert im pisanischen Constitutum usus vorfinden, und es erscheint die Annahme nicht zu gewagt, dass die Versicherung dadurch entstanden sei, dass man von den beiden Bestandtheilen des Seedarlehens: dem Darlehen und der Uebernahme der Seegefahr den ersteren allmählich fallen liess und so zur Prämienversicherung gelangt ist. Diese Entstehung wird dadurch noch wahrscheinlicher gemacht, dass wir beide Geschäfte, Seedarlehen und Versicherung, bis tief ins 18. Jahrhundert hinein neben einander fortlaufen sehen, und, was das Charakteristische ist, gerade im Verkehr mit den neu entdeckten Continenten spielt das ältere Institut eine bedeutende Rolle, während im sichereren europäischen Verkehr diese Bedeutung sehr bald zurücktritt [61].

Die Folgen, die das Nichtbegleiten der Ladungsgegenstände mit sich brachte, waren sehr bedeutend: zunächst wird die Haftung des Schiffers für unbeschädigte Ablieferung der angenommenen Waaren wieder sehr in den Vordergrund gerückt, welche in älterer Zeit viel weniger betont zu werden pflegte [62]. Daran schloss sich die Ausbildung des Connossements [63]: das Empfangsbekenntniss des Schiffers, dass er bestimmte Waare zu einem bestimmten Transporte erhalten habe, übt

[61] Reatz (Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts I, 1870) hat die Ansichten aufgestellt, gegen welche das im Text Gesagte gerichtet ist. Die Bestimmungen des Constitutum usus rubr. 25: de constitutione facta de prode maris non nominato, in welcher die zwischen $3^1/_3$ und 35 % variirenden Prämiensätze für Seedarlehen nach allen Häfen des Mittelmeeres genau angegeben sind, sind ihm damals unbekannt gewesen, da dasselbe erst 1870 edirt wurde: auffallend dagegen ist die Ignorirung einer wichtigen Urkunde vom 10. Juli 1395 (Bonaini a. O. III 357 Anm), zumal Reatz diesen Band des Bonaini'schen Werkes im übrigen benutzt hat. Aus derselben geht hervor, dass damals die Prämienversicherung in Florenz üblich gewesen ist, es heisst darin: Johannozius de Biliottis et Leonardus de Altovitis et socii Ambrosio Grisolfi de Janua pro florenis trecentis sicut est consuetudo mercantium sicurarunt. Bei der Wichtigkeit der Frage, ob das Versicherungsgeschäft nur durch einen Eingriff der Staatsgewalt hat entstehen können oder nicht, möchte eine erneute Untersuchung derselben sehr wünschenswerth sein. Die Entscheidung muss sich mit Leichtigkeit aus dem Studium der italienischen Notariatsakten, z. B. in Genua ergeben.

[62] Deshalb war das römische Recht mit seiner Lehre vom receptum in dieser Periode vollständig im Einklang mit den Forderungen des Verkehrs. Vgl Goldschmidt in Z f. HR III 341 ff.

[63] Darüber s. Goldschmidt, Handbuch I 2 S 650 ff., auch A. Polak, Historisch-juridisch onderzoek naer den aard van het cognoscement, Amst. 1865.

die wichtigsten Rechtswirkungen aus: es ist nicht nur von Wichtigkeit, um dem Schiffer gegenüber die Auslieferung zu erlangen, sondern auch im Verhältnisse des Absenders zum Empfänger, und vor allem in Bezug auf das Versicherungsgeschäft, indem es dem Versicherer die Grösse und Art der zu übernehmenden Gefahr mit Sicherheit anzeigt.

Eine weitere Folge war die, dass jetzt zwei verschiedene Kategorien von Ladungsinteressenten vorhanden sind, der Absender und der Empfänger. Der Verkehr gestaltet sich so, dass der Frachtvertrag von dem Absender abgeschlossen zu werden pflegt, welcher daher Befrachter genannt wird, während die Gegenleistung für die Ausführung des Transports, die Fracht, regelmässig nicht von ihm selbst, sondern von dem Empfänger bezahlt wird, und nur wenn dieser als solcher nicht hervortreten will, oder, wie die Sache gewöhnlich aufgefasst wird, die auf ihn gezogene Anweisung nicht acceptirt, dem Schiffsinteressenten ein Regress gegen den Befrachter zusteht.

Betrachten wir sodann die Stellung, in welcher Rheder, Ladungsinteressenten, Schiffer und Mannschaft in dieser Periode zu einander stehen, so zeigt sich auch hier ein allmählich immer mehr zunehmendes Zurücksinken des genossenschaftlichen Elements und ein immer stärkeres Hervortreten des Einzelbetriebs.

Was zunächst die Stellung des Rheders zu den Ladungsinteressenten anlangt, so war es im Norden, so lange die letzteren die Reisen mitzumachen pflegten, üblich gewesen, dass sie nicht nur dem Rheder für den Transport die Frachtvergütung zu bezahlen hatten, sondern sie hatten auch vielen Personen, mit denen sie nach unserer jetzigen Anschauung in gar keinen contractlichen Verhältnissen stehen würden, Nebenleistungen zu gewähren, so dem Schiffer den sog. Kaplaken, der Mannschaft das Windegeld, Kühlgeld u. s. w., dem Lootsen das Lootsengeld [64]. An die Stelle der meisten dieser Extravergütungen trat in dieser Periode die Auffassung, dass dieselben gemeinschaftlich von Schiff und Ladung zu tragen seien, und zwar gestaltete sich die praktische Uebung ziemlich übereinstimmend dahin, dass das Schiff ein Drittel, die nach Lasten berechnete Ladung aber zwei Drittel dieser Unkosten zu tragen habe [65]. Im Laufe der Zeit wurde aber auch

[64] Vgl. z. B. betreffs des Windegelds: Wisby Art. 5, hamb. Schiffrecht Art. 16 und 30, Hans. Urk. B. I Nr 810 (Stralsund 1278) und Nr 868 (ebendas. 1280), Stadtrecht von Wisby III, 3, 7, Umg. Rig. Stat. XI 9 (= Lib. reddituum ed. Napiersky 1881, II Nr 462 f.); in Betreff des Kühlgeldes Wisby 48, Hanserecess von 1412 Art. 3 u. ö. (Pard. III 459 Nr 4), in Betreff des Lootsengeldes Wisby 61.

[65] Sog. kleine Haverei, vgl. Guidon V 12—19; Ord. de la mar. III, 7, 8; PSR VIII 42—47; ALR § 1774—1784; danziger Willk. von 1761 IV, 9, 25 f.;

diese Auffassung verdrängt durch eine andere, wonach dem Rheder als Betriebsunternehmer diese gewöhnlichen Schiffahrtskosten allein zur Last fallen, und obwohl jene ältere Uebung noch sehr lange gesetzliche Geltung gehabt hat, so war dieselbe doch schon längst durch den Parteiwillen unpraktisch geworden, als sie endlich auch jene verlor.

Die Idee, dass der Rheder allein der Betriebsunternehmer sei, hatte noch weitere Folgen. Die altgermanische Auffassung, dass, wenn durch eine Sache Schaden entstanden ist, diese Sache für die Wiedererstattung desselben angegriffen werden könne [66], hatte dahin geführt, dass insbesondere der durch eine Schiffscollision hervorgerufene Schaden von dem Schiffe und der Ladung zu tragen war [67]. Dieser Grundsatz hatte lange Geltung behalten, sowohl bei zufälligem Schaden, als auch bei demjenigen, der durch die Schiffsbesatzung verschuldet war; allmählich ändert sich die Auffassung, der Ladungsinteressent braucht nicht mehr zu haften, wohl aber der Rheder, der Unternehmer eines solchen für Dritte gefährlichen Betriebes, für alle Dienstdelicte seiner Angestellten, aber nur beschränkt mit so viel, als Schiff und Ladung werth ist, später nur mit Schiff und Fracht. Die Haftung für zufällig entstandenen Schaden wird zwar noch lange festgehalten, verschwindet dann aber ebenfalls. Als Betriebsdirector erscheint der Schiffer und zwar wird er in dieser Periode noch fast allgemein, zum Theil auch jetzt noch als Mitunternehmer des Betriebs aufgefasst, m. a. W. es wird nicht seine Stellung als Angestellter

rotterd. Ass. O. 93 und 143; hamburger Ass. O. XXI 2—6; schwed. Ass. O. I 1 bis 3 (kein bestimmtes Verhältniss, sondern Berufung auf Localgewohnheiten). Im Laufe des 18. Jahrhunderts treten für einzelne Reisen bestimmte Procente der Fracht an die Stelle der kleinen Haverei, vgl. Langenbeck S 163 f.; hamb. Assec. O. XXI 4 (bei dem Commercio regulirte Haverey).

[66] Am deutlichsten geht dies hervor aus einem Ausgleich zwischen Hamburg und Harderwijk vom J. 1280 (Hans. Urk. B. I Nr 846): Item si aliquis ex navibus illorum de Herderwich in aliquem de Hamburg in rebus sive membris aut vita delinqueret, dominus navis, si ipsum abduceret et alienaret, ita quod leso non satisfieret, pro eodem tenebitur respondere per omnia (und umgekehrt). Vgl. OAG Lübeck bei Wunderlich 1 377 ff. und Lamprecht (s. folg. Anm) S 16 f.

[67] Das Quellenmaterial in Bezug auf Schiffscollisionen findet man zusammengestellt in dem Aufsatze von Lamprecht in der Z f. HR XXI 12—99. Haftung des Ladungsinteressenten namentlich noch Wisby 27 und 68, Ord. Karls V. von 1551 46, von Phil. II. von 1563 II, 5, 1, dagegen Wisby 48 und 71; Haftung mit Schiff und Ladung: rotterd. Ass. O. 255, hamb. Ass. O. VIII 1, 2, schwed. Ass. O. VIII 11 und 13, dagegen namentlich PSR IX 27, auch HGB Art. 736 al. 2. Vgl. auch K. W. Harder, Zur Lehre von der Ansegelung, Hamburg 1861, S 1—34 und oben Anm 33 a. E.

des Rheders, sondern seine Stellung als Mitrheder, der er ja meist war, betont, das letztere übrigens selbst dann, wenn er nicht Miteigenthümer war, und zwar konnte dies geschehen deshalb, weil er regelmässig einen Theil der Fracht, gewöhnlich 10 % für sich bezog, insofern also unter allen Umständen an den Früchten des Betriebs direct betheiligt war. Daher finden wir in dieser Periode wie in der vorhergehenden das Princip der directen Stellvertretung noch keineswegs anerkannt, der Schiffer haftet persönlich aus allen abgeschlossenen Verträgen, ja noch mehr, auch für die Delicte seiner Untergebenen wird er persönlich verantwortlich gemacht. Diese Auffassung, welche noch gegenwärtig im englisch-amerikanischen Recht als die geltende bezeichnet werden kann, ist erst in diesem Jahrhundert, theils bewusst, theils unbewusst, verlassen worden.

Verschieden davon ist die Entwicklung, welche die Stellung des Schiffers als Geschäftsführer durchlaufen hat. Auch in dieser Beziehung war man in älterer Zeit davon ausgegangen, dass der Schiffer als socius aufzufassen sei, und in Uebereinstimmung mit den sonstigen Societätsgrundsätzen des kaufmännischen Gewohnheitsrechts wurde seine Contrahirbefugniss bald als eine engere, bald als eine weitere aufgefasst, je nachdem die übrigen socii in der Lage waren, mit handeln zu können oder nicht. Diesem Verhältnisse wurde nun ebenfalls ein Mandatsverhältniss substituirt, jedoch mit einer doppelten Modification. Einmal behielt man jenen Unterschied bei und es war daher die Stellung des Schiffers eine verschiedene, je nachdem er seiner Rheder mächtig war oder nicht, oder, wie der Unterschied später gefasst wurde, je nachdem er am Domicil seiner Rheder, noch später, am Domicil des Schiffes, im Heimatshafen war oder nicht. Andererseits wurden die Mandatsgrundsätze des Civilrechts im letzteren Falle zu Gunsten der dritten Personen, die mit dem Schiffer in Verbindung traten, abgeändert, indem man demselben eine weitgehende gesetzlich fixirte Vollmacht gab, welche der Rheder nicht ohne weiteres mit rechtlicher Wirkung gegen Dritte beschränken konnte.

Parallel hiermit entwickelte sich die Auffassung, dass der Schiffer während der Reise auch als gesetzlicher Vertreter der Ladungsinteressenten aufzufassen sei, wobei ebenfalls der Unterschied, ob er derselben mächtig war oder nicht, als rechtlich relevant betrachtet wurde. Es scheint vorläufig ungewiss zu sein, nach welcher Richtung hin sich diese Rechtsstellung entwickeln wird. Während einerseits die durch die formellen Wirkungen der Connossementsausstellung entstehende Ungewissheit darüber, wer der berechtigte Ladungsinteressent sei, dazu drängt, diese Stellvertretungsbefugniss nicht nur festzuhalten, sondern

sogar gegen Einschränkungen zu salviren, hat die immer weiter fortschreitende Verbesserung des Communicationswesens schon jetzt dahin geführt, dass gewiegte Kenner des Seewesens sich überhaupt gegen ein solches Recht des Schiffers ausgesprochen haben [68]. Es muss sich hier wie in anderen Fragen zeigen, ob das formelle oder das materielle Element sich als kräftiger erweisen wird.

Auch in Bezug auf die contractliche Stellung der Mannschaft zum Rheder verschwinden in dieser Periode die übriggebliebenen Reste des Societätselements fast vollständig, und an seine Stelle tritt immer mehr die Dienstmiethe. Zunächst zeigt sich dies darin, dass der Grundsatz „Fracht ist die Mutter der Gage" allmählich theils überhaupt aufgegeben, theils in einer Weise interpretirt wird, welche mit seiner ursprünglichen Bedeutung keineswegs harmonirt. An die Stelle dieses Grundsatzes tritt die beschränkte Haftung des Rheders für die Heuerforderung: die Ansprüche der Schiffsbesatzung sind nunmehr also nicht mehr davon abhängig, dass der Rheder einen Gewinn macht, aber sie bleiben doch davon abhängig, dass er keinen Verlust macht, d. h. das von ihm der See anvertraute Vermögen nicht untergeht. Persönlich hat der Schiffsmann anfangs überall keine Forderung gegen den Rheder, allmählich hält man auch diesen Grundsatz für zu hart, obwohl man zu seiner Rechtfertigung die wirthschaftliche Nothwendigkeit anführt, welche verlange, dass auch der Schiffsmann am Risiko persönlich betheiligt sei. Die Rechtsprechung und Gesetzgebung unterscheiden zwischen verschiedenen Reiseabschnitten und statuiren, dass, sobald ein neuer Abschnitt angetreten worden ist, nunmehr die restirenden Forderungen aus den früheren gegen die fortune de terre des Rheders geltend gemacht werden können, ausserdem wird von gewissen Nebenverpflichtungen des Rheders, welche zum Theil von nicht unerheblicher Bedeutung sind, angenommen, dass die beschränkte Haftung auf sie keine Anwendung finde. Aber auch diese Concessionen sind für das moderne Bewusstsein ungenügend, und so wird denn die persönliche Haftung des Rheders für die Heuerforderung in unserem Jahrhundert von der grössten Seemacht unbedingt anerkannt, zunächst allerdings davon abhängig, dass der Schiffsmann seine gute Führung beweise [69]. Aber sehr bald wird auch dieses Requisit fallen gelassen, nachdem man sich schnell davon überzeugt hat, dass jene Befürchtungen völlig grundlos gewesen, und nunmehr tritt der Grundsatz der

[68] de Courcy, Questions de dr. m. I 221, s. aber ibid. S 32.

[69] 7/8 Vict. cap. 112 sect. 17 (an die Stelle dieser Bestimmung trat dann M. sh. act 1854 sect. 183).

persönlichen Haftung seinen Lauf durch die civilisirte Welt an, und kein Staat ist in der Lage, demselben auf die Dauer die Aufnahme zu versagen. Was noch von jenem Societätselement übrig ist, besteht darin, dass durch den Untergang des Schiffs das Dienstverhältniss ipso jure aufhört, insofern also auch der Schiffsmann am Betriebe betheiligt ist, ein Grundsatz, der übrigens vertragsmässig von den grossen Dampfergesellschaften, namentlich in Bezug auf die Schiffer, nicht selten ausgeschlossen wird.

Auch in Bezug auf die Gegenleistung des Rheders für die Dienste der Besatzung findet eine gleiche Entwicklung statt. In den nördlichen Meeren treffen wir zu Anfang dieser Periode als herrschendes System ebenfalls eine zweifache Art der Vergütung. Der Schiffsmann erhielt einmal eine Geldsumme: hinsichtlich dieser hatten sich bestimmte Sätze für die häufigsten Reisen und auch bestimmte Usancen in Bezug auf die Auszahlung derselben gebildet; wurde die Reise örtlich verlängert, so musste ein bestimmtes „Versegelgeld" bezahlt werden[70], wurde dagegen nur die Reisezeit insbesondere dadurch verlängert, dass das Schiff gezwungen wurde, „Winterlage" zu halten, so fiel nur die Beköstigung der Mannschaft dem Rheder zur Last[71]. Ausserdem hatte jeder Schiffsmann, je nach seiner Rangstellung, das Recht, eine bestimmte Quantität Waaren frachtfrei mitzunehmen, und diese Befugniss wurde meist auch staatlich dadurch noch besonders begünstigt, dass dieser „Führung"[72] das Privileg der Zollfreiheit zugestanden wurde. Aber gerade diese letzterwähnte Begünstigung scheint ganz besonders zu Missbräuchen geführt zu haben, und da nun auch das Interesse der Rheder bei den veränderten Verhältnissen gegen eine solche Einrichtung sich richten musste, so sehen wir, dass in dieser Periode die Gesetzgebung dieses Institut mit missgünstigen Augen ansah und es zu beschränken, ja völlig abzuschaffen suchte, was ihr auch zu Ende derselben überall gelungen war[73]. Aber auch was die Heuerzahlung anlangt, so fand in dieser Periode eine

[70] Vgl. Hans. Urk. B. III Nr 230 (= Kampener Boeck van Rechten fol. 20), ferner Z f. HR XXVII 413 f.

[71] Vgl. PSR IV 7, danziger Willkühr von 1761 IV, 6, 17.

[72] Schon 1252 in Flandern: et si forte contigerit, quod navis onerata de alienis partibus in portu de Sweno applicuerit et aliquis nauta discedere voluerit de navi, bene licet ei vorlastum suum extrahere de navi, ita quod mercandisie remanentes in navi per dictum vorlastum extractum nullum theoloneum dabunt nec ad hoc tenentur etc. (Hans. Urk. B. I 147 Nr 432).

[73] Vgl. schwed. Seer. I 10, danz. Willkühr von 1597 I, 4, 13 (vgl. mit der von 1455 Art. 13 bei Pard.), nicht mehr in der Willk. von 1761, V der Generalstaaten vom 26. Juli 1597, ferner Valin I 679 ff.

gewichtige Umbildung statt, die freilich nicht durch die Gesetzgebung hervorgerufen, sondern von derselben nur, und zwar erst spät, anerkannt wurde. Die grossartigen Erweiterungen, welche die Schiffahrt erfuhr, brachten es mit sich, dass ausser den bisher üblich gewesenen Reisen eine Menge neuer und Combinationen verschiedener eintraten, welche längere als die bisher üblich gewesene Dauer beanspruchten, meist auch bei Beginn der Ausreise noch ganz unbestimmt waren. Damit war aber zugleich die Heuerberechnung zu Beginn unmöglich geworden, und als Ausgleichung finden wir nun allmählich das Aufkommen der monatlichen Berechnung der Heuer, welche zuerst neben der älteren Art erwähnt wird, allmählich aber immer mehr hervortritt und jetzt durchaus als die herrschende aufzufassen ist[74]. Die Heuerforderung emancipirt sich hierdurch noch mehr von der Frachtforderung, von der sie ja zu Anfang dieser Periode abhängig war. Was die Lohnforderung des Schiffers insbesondere anlangt, so wird auch hier immer mehr die Idee herrschend, dass nur der Rheder der Unternehmer sei, der jenem zwar den vertragsmässigen Lohn zu gewähren habe, dafür aber verlangen könne, dass alle Einnahmen des Schiffes ihm zukämen, und infolge dessen sind denn gegenwärtig alle Nebenemolumente des Schiffers so ziemlich verschwunden, welche demselben noch im vorigen Jahrhundert unter den verschiedensten Bezeichnungen zuzukommen pflegten[75].

Endlich zeigt sich die Abschwächung des genossenschaftlichen Elements ganz besonders deutlich noch in Bezug auf die personenrechtliche Stellung der auf dem Schiffe Befindlichen, nur mit dem naturgemässen Unterschiede, dass nicht der Rheder, der ja gar nicht auf dem Schiffe mitfährt, sondern der Schiffer es ist, dessen Einzelpersönlichkeit immer mehr hervortritt. Stand die Herrschaft über das Schiff zu Beginn dieser Periode in vielen Beziehungen noch der Gesammtheit der Besatzung, ja sogar auch den Kaufleuten zu, so ändert sich dies zunächst in der Weise, dass nur gewisse Personen der Mannschaft, die Vornehmsten der Besatzung oder die Schiffsoffiziere, wie sie genannt werden, neben dem Schiffer an der Herrschaft über das Schiff theilnehmen und zwar in doppelter Weise. Einige Gesetzgebungen suchen die Geschäftskreise dieser Persönlichkeiten abzugrenzen und

[74] Antwerpen (1608) IV, 8, 177 und 192 (die Ord. Phil. II. von 1563 erwähnt die Monatsheuer nicht), Danske Lov von 1683 IV, 1, 26 a. E. (vgl. Seer. von 1561 Art. 4, wo die Monatsheuer noch nicht erwähnt ist), schwed. Seer. I 4 pr. 5, 6 etc., PSR IV 1, 11. 13. 14 u. ö. (ebenso danziger Willk. von 1761), Langenbeck S 47 und 68. Ueber den Süden vgl. oben Anm 41.

[75] Vgl. Langenbeck S 145.

suchen dieselben innerhalb dieser Grenzen unabhängig von dem Einflusse des Schiffers zu machen, wobei sie an Vorschriften der mittelalterlichen Seerechte über die Stellung des Schiffsschreibers anknüpfen [76]. Ob diese Bestimmungen auch praktisch in Uebung gewesen sind, ist billig zu bezweifeln, jedenfalls haben sie sich nicht lange halten können. Andererseits besteht in allen Gebieten eine Pflicht des Schiffers, in bestimmten wichtigen Fällen jene Personen als Schiffsrath um sich zu versammeln und sich den Majoritätsbeschlüssen desselben auch zu fügen [77]. Auch in dieser Beziehung haben sich die Anschauungen wesentlich geändert. Heutzutage ist es der Schiffer, und er ganz allein, der die Herrschaft über das Schiff ausübt, er allein hat zu bestimmen, was zu geschehen hat und was nicht, bleibt dementsprechend aber auch für alle Maassregeln verantwortlich, mag er einen Schiffsrath berufen haben, wozu einige Gesetze ihn in gewissen Fällen noch verpflichten, und mag seine Meinung in demselben gebilligt worden oder mag eine andere adoptirt worden sein, der er sich gefügt hat: auf seine Verantwortlichkeit hat dies alles keinen Einfluss. Gegenwärtig ist der Absolutismus des Schiffers die Herrschaftsform, welche rücksichtlich der auf dem Schiffe befindlichen Personen gilt, nur ist die Verantwortlichkeit nicht wie beim staatlichen Absolutismus in das Jenseits verlegt, sondern sie kann, ganz abgesehen von der civilrechtlichen Schadensersatzpflicht, auf mannichfaltige Weise verwirklicht werden, durch Absetzung von Seiten des Rheders, durch Unfähigkeitserklärung seitens des Seeamts, durch Eintreten des Consuls oder anderer Organe der Staatsgewalt, durch Einleitung eines Strafverfahrens. Aber nicht nur die Schranken sind völlig gefallen, welche in älterer Zeit in Bezug auf die Ausübung der Herrschaft bestanden, sondern es ist auch der Umfang dieser Herrschaft in neuerer Zeit nicht unbedeutend ausgedehnt worden, denn während wir im Mittelalter finden, dass die Mannschaft zu einer Menge von Verrichtungen nicht verpflichtet ist und nicht gezwungen werden kann, giebt es jetzt im allgemeinen keine mit dem Schiffsdienst auch nur lose in Verbindung stehende Handlung, zu deren Erfüllung sie nicht angehalten werden dürfte.

[76] Ord. de la marine II, 4, 3 und 8. Langenbeck S 51 sagt sogar mit Berufung auf diesen Artikel: „Der Schiffer hat ihm (dem Steuermann) auch in Sachen seiner function nicht zu befehlen, und wenn sie wegen des Courses discrepiren solten, muss die Meynung der anderen Officianten und erfahrensten im Schiffe den Ausschlag geben.“ Ebenso Wedderkop, Introd. in jus naut. I 40 Anm 2.

[77] Ord. de la marine II, 1, 15. 19. 22; 4, 8. PSR III 59. Rotterdam 1721 Art. 144 f.

C. In dem Beginne einer neuen Periode stehen wir gegenwärtig und kaum wird sich eine Zeit finden, in welcher die Umwandlung des Betriebes eine radicalere und schnellere gewesen ist. Dass diese namentlich seit dem Auftreten der Dampfschiffe datirende Umwandlung auch auf die rechtlichen Verhältnisse Einfluss gehabt hat und noch haben wird, ist selbstverständlich. Zwar die Gesetzgebung hat es bisher im allgemeinen unterlassen, die neuen Verhältnisse zu regeln, aber bereits zeigen sich in den verschiedensten Materien die Einwirkungen der neuen Entwicklung[78] und verlangen laut und dringend Abhilfe, und je schwieriger sich die Berücksichtigung für die Gesetzgebung gestaltet, da der Einzelstaat dieser Bewegung fast hilflos gegenübersteht, und nur ein gemeinschaftliches Vorgehen aller Culturstaaten helfen kann, um so mehr ist es die Pflicht der Rechtswissenschaft und Rechtsprechung, diese Verhältnisse rechtlich zu bewältigen zu versuchen nicht durch rigorose Anwendung veralteter Gesetzestexte, die für ganz andere Verhältnisse gegeben waren, sondern durch eingehende Berücksichtigung moderner Rechtsbildungen und Verkehrsbedürfnisse.

§ 3. Entwicklung des Seerechts.

Die Entwicklung des Seerechts ist naturgemäss der Entwicklung des Seehandelsbetriebs gefolgt, deshalb liegt auch hier der Ausgangspunkt

[78] Zu erwähnen ist hier zunächst das Institut der durchgehenden Connossemente, durch welches die bisher streng eingehaltenen Grenzen zwischen Land- und Seetransport, ja zwischen jedem einzelnen Seetransport, verwischt worden sind, vgl. darüber Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht, 1880, insbes. S 19 ff. Sodann übt die grossartige Verbesserung des Nachrichtenwesens schon jetzt eine nicht unbedeutende Wirkung auf die rechtlichen Beziehungen aus, welche sich naturgemäss immer mehr verstärken muss, je weiter sich dasselbe entwickelt. Es zeigt sich dies in dem Institute der Frachtverträge, bei welchen das definitive Reiseziel erst in einem Ordrehafen festgestellt werden soll, einem Institute, an welches sich eine Menge neuer, noch nicht erledigter Rechtsfragen knüpft. Je mehr das Nachrichtenwesen vervollkommnet wird, um so mehr wird die Stellung des Schiffers wieder lediglich die eines nautischen Directors werden, während die als Handelsbevollmächtigter des Rheders zurücktreten wird, eine Entwicklung, die sich schon jetzt bei den grossen Dampferlinien deutlich zeigt. So wird denn der Betrieb wieder eine gewisse Aehnlichkeit erhalten mit dem im frühesten Mittelalter, nur mit dem Unterschiede, dass damals die Rheder auf dem Schiffe selbst anwesend waren, während sie heutzutage durch den Telegraphen die Frachtunternehmungen ohne Vermittlung des Schiffers zu leiten vermögen, dem letzteren nur die Ausführung grösstentheils technischer Verrichtungen überlassend. Ueber ein anderes Beispiel einer Aehnlichkeit des mittelalterlichen mit dem allerneuesten Betriebe s. de Courcy, Questions I 53.

unserer Betrachtung in den frühesten Zeiten des Mittelalters, dies um so mehr, als die Rechtsentwicklung der antiken Welt dahin gegangen war, das Seerecht als sachliches Specialrecht verschwinden und in dem allgemeinen Verkehrsrecht aufgehen zu lassen. Seit dem Mittelalter vollzog sich dann aufs neue eine Absonderung dieses Rechtstheils, welche sich bis auf die neueste Zeit erhalten hat und erst von jetzt an, wie es scheint, allmählich an Schärfe verlieren wird.

Um zunächst einen allgemeinen Ueberblick der Rechtsentwicklung zu geben, so lassen sich zeitlich drei Perioden mit Deutlichkeit unterscheiden, von denen die erste ungefähr bis zum Jahre 1500, die zweite bis zum Jahre 1800 gerechnet werden kann, während die letzte noch fortzudauern scheint. Freilich sind die zeitlichen Divergenzen in Bezug auf den Periodenübergang in den einzelnen Gebieten mitunter sehr bedeutend. Will man diese Perioden kurz charakterisiren, so kann man vielleicht sagen: in der ersten Periode wird das Recht auf Grund unmittelbarer Anschauung gefunden, in der zweiten durch die Thätigkeit der Rechtswissenschaft, in der dritten noch mehr durch die der Gesetzgebung vermittelt. Daher finden wir denn in der ersten Periode zunächst eine reichhaltige particulare Rechtsbildung, entsprechend den Verschiedenheiten des factischen Betriebs, in der zweiten Periode dagegen ist ein gemeines Seerecht bei allen Nationen anerkannt und wird durch eine internationale Literatur fortentwickelt, bis in der dritten Periode eine Abschliessung der Gesetzgebung gegen ein solches erfolgt und eine neue reichhaltige Particulargesetzgebung thätig wird.

Aber auch die räumlichen Grenzen der Rechtsgebiete wechseln mit den drei Perioden. In der ersten lassen sich zwei grosse Gebiete scharf von einander unterscheiden, das Gebiet des Mittelmeeres einerseits und das Gebiet der westlichen und nördlichen Meere andererseits, dagegen verschieben sich die örtlichen Grenzen in der zweiten Periode dahin, dass nunmehr ganz Frankreich und die iberische Halbinsel sich dem ersteren Gebiete anschliessen, während sich ebenfalls schon in dieser Periode die Absonderung des englischen Rechtsgebiets, wenn auch noch mehr unbewusst, vorbereitet. In der dritten Periode endlich erweitern sich die Grenzen des südlichen Rechtsgebiets äusserlich über die Niederlande, wogegen sich von germanischer Seite eine kräftige Reaction geltend macht. Doch scheint die immer weiter um sich greifende Präponderanz des englisch-amerikanischen Seerechts dieser Periode ihre Signatur aufdrücken zu wollen.

Nach Vorausschickung dieser allgemeinen Gesichtspunkte ist nun die Rechtsentwicklung in den einzelnen Perioden zu betrachten.

A. In der ersten Periode überwiegt das Gewohnheitsrecht, welches sich im Anschluss an den Seehandelsbetrieb, im Gebiete des Mittelmeeres im Anschluss an die Veränderungen in demselben, im Kreise der Interessenten allmählich bildete [1], und zwar vollzog sich diese Rechtsbildung zum Theil in scharfem Gegensatze zum bürgerlichen Recht, theils wurden Grundsätze angenommen, welche erst später auf das letztere, speciell wie es sich in den Städten bildete, übertragen wurden. Diese Absonderung vollzog sich äusserlich am frühesten auf den Gebieten des Prozesses und des Beweisverfahrens, erst später tritt sie auch auf dem des materiellen Seerechts hervor. Ueberall, im Süden wie im Norden, ist es zunächst die Abkürzung lästiger Prozessfristen, welche den ersten Anstoss zur Bildung besonderer Specialgerichte und damit im Laufe der Zeit zur Bildung eines Specialrechts giebt. Ausserdem lagen andere Gründe vor in den Gebieten, wo germanische Gerichtsverfassung und germanisches Beweissystem galten, andere dort, wo das römische Recht seine Geltung behalten oder wieder gewonnen hatte. In den letzteren Gebieten musste ein Hauptaugenmerk der Interessenten dahin gehen, gelehrte Richter von der Beurtheilung von Rechtsstreitigkeiten auszuschliessen, die aus Verhältnissen entstanden, die das römische Recht nicht gekannt hatte, die sich vielmehr im Gegensatze zu den Anschauungen der antiken Welt herausgebildet hatten. Dagegen waren es dort, wo germanische Volksgerichte ihr Urtheil abzugeben berufen waren, zunächst die Mängel des Beweisverfahrens, welche ausserdem zur abgesonderten Beurtheilung solcher Rechtsstreitigkeiten drängten. So lange der Zweikampf oder gar das glühende Eisen als Beweismittel rechtlich anerkannt war, konnte von einem eigentlichen Handel wohl überhaupt nicht die Rede sein und es ist daher die Abschaffung derselben für Seeleute und Kaufleute, die demselben zuerst den Weg gebahnt hat [2]. Weiterhin sehen wir dann, dass diese Beweismittel in gewissen

[1] Ueber einen Zeitraum von 400 Jahren fehlen uns Quellen fast gänzlich, wir gewinnen Aufschlüsse über diese Epoche nur durch Vergleichung des pseudorhodischen Seerechts (8. Jahrh.) mit den ältesten italienischen Seerechtsquellen (von Amalfi, Venedig und Pisa) und den wenigen erhaltenen Urkunden. Dass einzelne Rückschlüsse aus diesen Documenten nicht zu gewagt sind, hoffe ich in § 2 gezeigt zu haben. Im Folgenden wird diese „byzantinische“ Periode des Seehandels übergangen, obwohl zu betonen ist, dass jede Geschichte des modernen Handelsrechts von ihr wird ausgehen müssen. Für die Rechtsgeschichte des Handels ist der Byzantinismus von derselben Bedeutung wie für die Kunstgeschichte.

[2] Vgl. Z f. HR XXVII 649 ff. und ausser den dort citirten Stellen Hansisches Urk. B. I Nr 28. 37. 46. 97. 99. 146. 232 unter 9 und 10. 398. 421. 433.

Gerichtshöfen [3] allgemein, also auch für die einheimische Bevölkerung ausgeschlossen werden, bis dann durch die Entwicklung des Städtewesens dieselben überhaupt ihre Bedeutung verlieren.

Unter den Gerichten, welche zur Ausbildung des Seerechts beigetragen haben, lassen sich drei Gruppen unterscheiden, von denen die Competenz zweier eine persönliche war, während die der dritten Gruppe sachlichen Inhalt hatte. Am wenigsten von Bedeutung für das Seerecht ist die richterliche Thätigkeit eigentlicher Innungsgerichte gewesen, also solcher Gerichte, welche auf Grund subjectiver Unterwerfung über ihre Angehörigen Recht sprachen [4]. Freilich wurde dieser ursprüngliche Grundcharakter häufig nicht beibehalten, sondern die Bedeutung der Innungsgerichte wurde dadurch verstärkt, dass ihren Urtheilen unmittelbare Execution gewährt und ihre Competenz auch auf Nichtgenossen ausgedehnt wurde. In je grösserem Umfange dies geschah, um so grösser war dann auch regelmässig der Einfluss derselben auf die Rechtsentwicklung. Die zweite Gruppe bilden die Consulargerichte oder diejenigen Recht sprechenden Behörden, welche die einzelnen oder auch mehrere Städte oder die einzelnen Staaten für ihre Angehörigen im Auslande bestellten. Schon der Umstand, dass durch diese Gerichte die Rechtsentwicklung in den einzelnen Gebieten auf anderen bekannt wurde, ist von grosser Wichtigkeit für die Ausgleichung der Verschiedenheiten in derselben geworden, von Bedeutung war es dann auch namentlich, dass das Bedürfniss dieser Gerichte vielfach dahin geführt hat, zuerst eine schriftliche Fixirung des Rechtsstoffes vorzunehmen, weil man eine gleiche Rechtsanwendung wie in der Heimat zu gewinnen suchte [5].

[3] So namentlich im Königreich Jerusalem, s. Z f. HR a. a. O.

[4] Dagegen waren diese Innungen selbst — ich gebrauche diesen Ausdruck ganz allgemein — von der grössten Bedeutung für die Entwicklung des Seerechts, da in ihnen sich zuerst besondere Rechtsanschauungen bilden mussten. Leider sind uns nur wenig Rechtsdenkmäler erhalten, welche über den Gang dieser Entwicklung Aufschluss geben: ausser den Quellen von Pisa, Trani, Barcelona und Bayonne kommen hier besonders in Betracht das Oldermansbuch von Groningen und Boeck van Rechten von Kampen fol. 18 f. (van der gherden), s. u. § 9 B III, vgl. ferner Statut der Schiffergilde von Deventer (Hans. Urk. B. II Nr 398, auch I Nr 1336), Statuten der Kaufleute zu Middelburg (ibid. I Nr 694), der Malmöfahrer (ibid. II Nr 486), der Bornholmfahrer (ibid. II Nr 493), der Ripenfahrer zu Stade (ibid. III Nr 183), auch Hans. Urk. B. II Nr 48 und 666, ferner Livl. Urk. B. I Nr 247, II Nr 950. Vgl. noch Hasse, Das schleswiger Stadtrecht S 80 ff.; Gross, Gilda mercatoria, Göttingen 1883, und ganz besonders Nitzsch in den Monatsberichten der berliner Akademie 1879 S 4—44, 1880 S 370—403.

[5] So das genueser Recht für Pera und Kaffa, das hamburger für Utrecht.

Den maassgebendsten Einfluss haben aber die eigentlichen Seegerichte[6] ausgeübt, Specialgerichte mit ganz allgemeiner Competenz, die also auch die seerechtlichen Streitigkeiten von Fremden entschieden. Der Thätigkeit dieser letzteren Gerichte verdanken wir die Entstehung der wichtigsten Seerechtsquellen in dieser Periode.

Ueberraschend ist der Parallelismus, in dem sich die Entwicklung des Seerechts in den beiden Gebieten, welche zu unterscheiden waren, vollzogen hat. Anfänglich bildet sich an den verschiedensten Orten particulares Recht ohne gegenseitigen Einfluss. Allmählich lässt sich dann ein solcher wahrnehmen, es finden sogar eigentliche Receptionen statt: Rechtsquellen, zunächst bestimmt für einen beschränkten Bezirk, finden, anfangs langsam, dann immer mehr um sich greifend, weitere Verbreitung und verdrängen die früheren Rechtsdenkmäler zum Theil gänzlich, so namentlich im Süden, wo sich diese Entwicklung übrigens erst im 17. Jahrhundert abschliesst[7], oder aber sie treten als subsidiäres Recht hinter das Particularrecht, welches sie dann bald mehr, bald weniger zurückdrängen, oder endlich die Bestimmungen des nunmehr gemeinen Rechts werden überdies durch die Particulargesetzgebung theils wörtlich, theils dem Sinne nach übernommen.

I. Sehen wir hier ab von der Gesetzgebung der byzantinischen Kaiser, so sind es zunächst die vier grossen italienischen Handelsrepubliken, welche unter den für die Entwicklung des Seerechts

[6] Von diesen sind zu erwähnen im Süden: Amalfi, darüber s. Alianelli S 77, vgl. indessen Racioppi im Arch. stor. nap. IV 257. 281 ff. In Messina gab es nicht, wie meistens behauptet wird, schon im Jahre 1129 consules maris, wohl aber 1402, s. Racioppi im Arch. stor. nap. III 702 Anm 1. Ueber Genua s. Bensa im Archivio giuridico XXVII 281 ff. (consules maris seit 1206), über Montpellier s. Germain, Hist. du commerce de Montp. II 70 ff. 307 f. 385 ff. Ueber die catalanischen Seegerichte unten Anm 12 und 13. Ueber das Gericht des mayor von Oleron s. Z f. HR XXVII 652. Ueber Damme vgl. Lüb. Urk. B. I Nr 741, II Nr 117, IV Nr 11 f., ferner Z f. HR XXVII 399 ff., auch Coutumes de la ville de Bruges ed. Gilliodts van Severen II 102 ff. 395—405, über Danzig s. die in § 8 angef. Schriften von Holtius, Hirsch und Goldschmidt, auch Töppen, Ständetage I 425 ff., über Königsberg Güterbock, De jure maritimo etc., über Wisby s. Z f. HR XXVII 415 f. — Blosse Verwaltungsbehörde waren die consules maris von Florenz (seit 1421), s. Doc. sulle relazioni delle città tosc. coll' oriente I 279 ff.

[7] Noch 1604 war die Tabula Amalphitana in Süditalien in Geltung, dagegen nicht mehr 1642 (Roccus, Resp. I 24), s. Alianelli S XXII. In Venedig enthält die älteste Ausgabe der Statuten von 1477 einheimisches Seerecht, die späteren nicht mehr. Der Anconitaner Straccha (Mitte 16. Jahrhunderts) kennt nur das Consulat, nicht das Seerecht von Ancona (vor 1397).

wichtigen Handelsplätzen des Südens hier in Betracht kommen. Bis ins 14. Jahrhundert findet in denselben eine durchaus originale Rechtsbildung statt, von da an tritt der Einfluss des catalanischen Rechts hervor, welcher im Laufe der Zeit übermächtig wird und die älteren Quellen fast völlig verdrängt. Für die italienische Rechtsentwicklung ist es charakteristisch, dass ein gegenseitiger Einfluss der Gesetzgebungen jener vier Städte sich nicht nachweisen lässt, obwohl die Handelsverhältnisse im wesentlichen gleichartige geworden waren und auch die rechtliche Regelung derselben auf gleichen Grundlagen beruhte. Aber wie uns die Geschichte von der Feindschaft und den Kriegen jener Handelsrepubliken berichtet, wie die maritime Stellung Amalfis durch Pisa, die Pisas durch Genua vernichtet wird, während das letztere fast in beständigem Kriege mit Venedig sich befindet, so blieb die Rechtsentwicklung im einzelnen eine durchaus isolirte [8]. Hier finden wir keine Anfragen um Rechtsbelehrung, keine Reception von verständigen Satzungen der einen Stadt durch die andere, sondern jede der vier Republiken verfolgt ihre eigenen Wege und sucht die Ausbreitung auch der Gesetzgebungen ihrer Schwestern in der Fremde möglichst zu verhindern. Von diesen Gesetzgebungen haben sich die der Venetianer und die der Genueser hauptsächlich mit dem öffentlichen Seerecht befasst, welches von ihnen mehrfach in detaillirter Weise geordnet worden ist. Ihre privatrechtlichen Bestimmungen haben nur in denjenigen Städten Aufnahme gefunden, welche in Abhängigkeit von ihnen standen [9], sie sind für die Geschichte des Seerechts nicht von der hervorragenden Wichtigkeit, wie man mit Rücksicht auf die maritime Stellung der beiden Republiken annehmen sollte. Wichtiger ist Amalfi, dessen curia maritima in der älteren Zeit ein wohlverdientes Ansehen besass; aus der Praxis dieses Seegerichtshofs ist wohl der älteste Theil der Tabula Amalphitana hervorgegangen, dem wir so werthvolle Einblicke in die älteste Form des mittelalterlichen Seehandelsbetriebs verdanken. Aber diese Bestimmungen haben sich in der ursprünglichen Bedeutung nicht lange erhalten können, seitdem der Betrieb selbst sich so wesentlich veränderte, und so finden wir denn bereits im 14. Jahrhundert catalanische

[8] Ganz anders ist das Verhältniss der italienischen Industriestädte zu einander: hier finden Receptionen in weitem Maasse statt; so wird z. B. mailänder Recht in Piacenza, Cremona, Brescia, Crema und Bergamo recipirt. Gerade umgekehrt finden sich in Deutschland in den Hansestädten zahlreiche Receptionen, in den süddeutschen Industriestädten dagegen wenige oder keine.

[9] S. § 7 B I 1 g und IV.

Rechtsbestimmungen als Anhang zur Tabula aufgenommen [10], ein Prozess, der endlich, freilich erst im 17. Jahrhundert, dadurch sein Ende fand, dass das Consulat als Ganzes recipirt wurde und die Tabula allmählich in vollständige Vergessenheit gerieth. Wichtiger noch ist die pisanische Gesetzgebung, zunächst schon um ihrer praktischen Bedeutung willen. In dieser Beziehung ist sie nicht nur maassgebend gewesen für die Pisa unterworfenen Seestädte, sondern es ist pisanisches Recht namentlich in Marseille recipirt worden [11] und hat von da im 13. Jahrhundert wohl auch nach Spanien hin anregend gewirkt. Freilich haben diese Anregungen aufhören müssen, als im 14. Jahrhundert die Bedeutung der Stadt sich so wesentlich veränderte. Aber obwohl auch hier das Consulat das frühere Recht verdrängt hat, so ist doch die pisanische Gesetzgebung sodann diejenige, welche für die Erkenntniss der älteren Rechtszustände von der allergrössten Bedeutung ist. Schon die eigenthümliche Entwicklung ist für uns lehrreich. Hier vollzog sich eine Trennung nicht zwischen Handels- und Seerecht einerseits und Civilrecht andererseits, sondern zwischen den Materien, in Bezug auf welche das römische Recht Geltung behalten bezw. wieder gewonnen hatte, und denjenigen, in Bezug auf welche im Gegensatze zu dem letzteren eine, vielfach auf germanischer Grundlage beruhende, moderne Rechtsentwicklung stattgefunden hatte. Die Institute des Handels- und Seerechts bilden den wichtigsten Theil der letzteren. Für jeden dieser Rechtstheile gab es besondere Gerichte und besondere Gesetzbücher. In der Stadt richten die judices nach dem Constitutum legis, die previsores (fünf an der Zahl, darunter ein legis peritus) nach dem Constitutum usus, in den District werden drei sapientes als Richter gesendet, davon ein juris peritus und zwei de usu scientes. Die reichhaltigen Bestimmungen, welche das Constitutum usus enthält, sind nicht das Werk eines Gesetzgebers, sondern können nur sehr allmählich in der Praxis jenes Gerichts entstanden sein: wir wissen nur, dass das Gesetzbuch in wesentlich derselben Gestalt, in der wir es besitzen, bereits im Jahre 1160 bestanden hat, daher haben wir an ihm diejenige Rechtsquelle, welche uns den sichersten Einblick

[10] Art. 59—62 der Tab. Amalph. sind dem Consularreglement für Valencia cap. 27 f. 32—34, entnommen.

[11] Man vgl. Statuten von Mars. III 19 mit Const. usus (ed. Bonaini) c. 22, S 885; III 20 mit S 886; III 21 mit S 892; III 22 mit S 896; III 23 mit S 891; IV 7 mit c. 28, S 913; IV 8 mit S 913; IV 9 mit S 914; IV 10 mit S 918; IV 15 mit S 918 und IV 30 mit Const. usus c. 29. Es ist dieser bisher noch nicht bemerkte Umstand ein sehr wichtiges Erkenntnissmittel für die Geschichte des Handelsrechts.

in die älteren Zustände gewährt. Neben der curia usus gab es in Pisa auch eine curia consulum maris, welche eine beschränkte Competenz in gewissen Seerechtssachen hatte, aber gegenüber der Wichtigkeit des Constitutum erscheinen die Breven dieser Consuln nur als Rechtsquellen zweiten Ranges.

Auch die sonstigen Rechtsbildungen im Gebiete des Mittelmeeres, das Seerecht von Trani, die seerechtlichen Bestimmungen der Assisen von Jerusalem, der Statuten von Marseille, Montpellier u. s. w. wurden durch das Consulat verdrängt, ja dies geschah selbst mit solchen, welche, wie das Seerecht von Ancona, nachweisbar unter dem Einflusse desselben entstanden waren.

In älterer Zeit, noch im 13. Jahrhundert, nahmen die catalanischen Seestädte einen ziemlich untergeordneten Rang ein, nicht von ihnen, sondern von den Königen gingen die ältesten Rechtsdenkmäler aus, die uns erhalten sind. Aber schon in einem der ältesten derselben (der V von 1258) wird ausdrücklich erwähnt, dass dieselbe mit dem Rathe der probi homines der riparia von Barcelona erlassen worden sei [12]. Als dann die communale Selbständigkeit der Seestädte anerkannt worden war und besondere Seegerichte mit weitester Competenz die maritime Judicatur besorgten [13], da war der Boden gewonnen, auf dem sich die Ueberlegenheit des catalanischen Seerechts ausbilden konnte. Auf Grund der reichhaltigen Rechtsprechung des Seegerichts zu Barcelona entstand jenes berühmte Rechtsbuch, welches bestimmt war, als Grundlage eines gemeinen Seerechts selbst über

[12] Es werden erwähnt probi homines Barchinone (zuerst Urk. v. 2. Juni 1204 in Colleccion de documentos ineditos del archivio general de la corona de Aragon, VIII 35) und probi homines riparie civitatis Barchinone: diesen wird im Januar 1258 gestattet einen major zu wählen und Bestimmungen zu erlassen, die König Jakob zu bestätigen verspricht (ibid. VIII Nr 45). Daraufhin ist die V von 1258 erlassen worden. Es scheinen diese probi homines riparie eine Schiffergilde gebildet zu haben, die wahrscheinlich den wohlhabendsten Theil der Bevölkerung umfasste; in den Kreisen dieser Personen müssen die ursprünglichen Costumes de la mar entstanden sein, s. Z f. HR XXIX 428.

[13] Ob schon die probi homines riparie gerichtliche Competenz hatten, ist zweifelhaft; in der eben citirten wichtigen Urkunde heisst es: quicquid predictus major cum consilio proborum hominum riparie super hiis fecerit nos ratum habebimus ac firmum. Volumus etiam et promittimus quod in jamdicto comuni nos vel bajulus aut vicarius noster aut aliqua alia persona nomine nostro non tanget immo defendemus illud eis dum tamen fiat sine lesione dominacionis et fidelitatis que nobis debetur. Vgl. auch die Urk. von 1279 bei Capmany, Memorias II 367 (keine Gerichtsbarkeit der mercatores). Ein eigentliches Seegericht erhielt Barcelona erst im J. 1347, vorher Valencia 1283, Majorca 1343, Perpignan 1388, weiteres s. Capmany, Codigos I S X f., Pardessus V 324 ff. und Z f. HR XXIX 428 f.

das Mittelmeer hinaus anerkannt zu werden. Diese Wirkung verdankt das Consulat keineswegs allein seiner Reichhaltigkeit, in Bezug auf welche es freilich von keiner Rechtsquelle, weder der alten noch der neuen Zeit übertroffen wird, sondern in erster Linie dem Bestreben, eine systematische Darstellung des Seerechts der damaligen Zeit zu geben. So wenig es auch in dieser Beziehung unseren Ansprüchen gerecht zu werden vermag, so sehr entsprach es den Bedürfnissen und Anschauungen der damaligen Zeit, den Bedürfnissen, insbesondere derjenigen Personen, die als Richter in den Seegerichten zu fungiren hatten, insofern, als es sich von dem Einflusse des römischen Rechts völlig frei gehalten hat, obwohl wir ersehen, dass es dem Verfasser nicht unbekannt war [14], den Anschauungen jener Zeit insofern, als es mit seinen Eintheilungen und Unterscheidungen durch und durch scholastisch gehalten ist und somit auf der Höhe der damaligen Wissenschaft stand. Dabei hat der Verfasser diesem formalistischen Element doch materiell nur einen unbedeutenden Antheil eingeräumt; trotz der Anwendung dieser Methode zeigt er sich doch als ein genauer Kenner der Bedürfnisse des Seeverkehrs, er wendet sie in der Regel nur dann an, wo sie nicht von praktischer Bedeutung und somit unschädlich ist, während er bei wirklich wichtigen Fragen immer die richtige Antwort findet, und sollte er selbst aus weit entfernten Rechtsquellen schöpfen müssen. Seine Entscheidungen und Unterscheidungen werden in der Regel motivirt, und zwar ist es meist die der Natur der Sache entsprechende Billigkeit, auf welche dieselben zurückgeführt werden, oder aber es wird der Rechtssatz begründet auf die Autorität der Voreltern, welche zuerst die Meere durchsegelt haben, so regelmässig dann, wenn es sich um allgemein anerkannte Rechtssätze handelt. Aus dem Gesagten erklärt sich, weshalb das Consulat eine so nachhaltige Wirkung erlangen und lange Zeit hindurch behalten konnte. Das Rechtsbuch entsprach dem damaligen Zustande der Wissenschaften, ja es imponirte selbst den romanistischen Schriftstellern der folgenden Periode so, dass sie dasselbe mehr zur Wirkung kommen liessen, als bei ihrer sonstigen Stellung zum modernen Recht zu erwarten war. Es ist charakteristisch, dass der letzte und hervorragendste Vertreter dieser Richtung, dass Casaregis einen ausführlichen Commentar zu dem Rechtsbuch geliefert hat. Erst durch Valin und Emérigon wurde eine neue Methode der Behandlung zur Herrschaft gebracht und durch ihre

[14] S. z. B. Pardessus, Collection II 52 Nr 2, 58 Nr 3, 270 Nr 1. Im übrigen gehen die Behauptungen Pardessus' von der Benutzung des römischen Rechts im Consulat oft zu weit.

Werke ist auch die praktische Bedeutung des Consulats geschmälert und vernichtet worden.

II. In dem zweiten grossen Rechtsgebiet findet die Rechtsbildung zunächst in selbständiger Weise in drei grossen Gruppen statt, die wir als die skandinavische, die fränkische und die hanseatische bezeichnen dürfen. Von diesen sind für das gegenwärtige Recht nur die beiden letzteren von wirklichem Einfluss gewesen. Inhaltlich sind die skandinavischen Seerechtsquellen, wie sie uns in der isländischen Grágás und den Stadtrechten der drei Länder erhalten sind, die alterthümlichsten, sie zeigen uns zwar, eine wie hohe Ausbildung wie das gesammte Rechtsleben, so auch das Seerecht schon in alter Zeit in jenen Gegenden erlangt hatte, auf die Dauer konnten sich aber diese Rechtssätze gegenüber dem eindringenden fremden Rechte doch nicht halten, vielleicht, weil auch sie auf Betriebszustände berechnet waren, welche später fortfielen. So sehen wir denn, dass nur eine einzige Rechtsquelle, das neuere schwedische Stadtrecht, in Einzelheiten in die spätere Gesetzgebung übergegangen ist, und charakteristisch genug ist es gerade diejenige, welche die am wenigsten originale ist, bei welcher allein fremde Einflüsse sich nachweisen lassen.

Um so grösser ist die Bedeutung gewesen, welche die Quellen der beiden anderen Gruppen für die Weiterentwicklung des Seerechts gehabt haben. Ursprünglich hat sich auch hier die Ausbildung des Rechts vollzogen in den Genossenschaften der Seefahrer. In diesen Gilden entstanden zuerst bestimmte Rechtsanschauungen, die sich als Abweichungen vom gewöhnlichen Recht darstellten, und obwohl in der Regel schriftliche Fixirungen derselben nicht stattfanden, demnach uns nur wenig Material über dieselben erhalten ist, so muss doch angenommen werden, dass in diesen Vereinigungen der erste Grund zur Weiterentwicklung des Seerechts gelegt wurde [15]. Als dann der Verkehr ein regerer geworden war, sehen wir auch hier, wie allmählich die bunte particulare Entwicklung einfacheren Rechtszuständen Platz macht, indem diejenigen Rechtssammlungen, die am meisten den Verkehrsanschauungen entsprechen, die weiteste Verbreitung finden. Will man indess diese Thatsache, welche in West- und Nordeuropa fast noch überraschender zu Tage tritt als im Gebiete des Mittelmeers, richtig würdigen, so muss man nicht ausser Acht lassen, welch tiefer Unterschied zwischen der damaligen und der heutigen Rechtsprechung stattfand. Während in unseren Tagen das geschriebene Gesetz, den Richter bindend, zur Anwendung zu kommen hat und sein Verständniss

[15] S. oben Anm 4.

demselben mühsam durch die Wissenschaft vermittelt wird, galt in jener Zeit volle Unmittelbarkeit nicht nur im prozessualen Verfahren, sondern auch hinsichtlich des materiellen Rechts. Der anzuwendende Rechtssatz war stets vorhanden, nur das Finden desselben machte, je nach der Verwickeltheit der thatsächlichen Verhältnisse, bald mehr, bald weniger Schwierigkeit, aber gefunden wurde er immer aus der unmittelbaren Anschauung selbst heraus. Diese war es, die in erster Linie zur Geltung kam und berücksichtigt werden musste. Nahm daher auch der Richter gern seine Zuflucht zu Rechtssammlungen, in denen ähnliche und gleiche Fälle schon entschieden waren, so war er doch keineswegs gewillt, diesen Entscheidungen den Vorrang vor seiner eigenen Rechtsanschauung zu gewähren. Trat ein Widerspruch zu Tage, so ging stets die letztere vor, aber in den häufigen Fällen der Ungewissheit — dann freilich griff er zu jenen alten Satzungen und suchte in ihnen Rath und Hilfe; je reichhaltiger ihr Inhalt war, um so mehr konnte er hoffen, Antwort in ihnen zu finden; mochten auch selbst die handgreiflichsten Widersprüche in ihnen vorhanden sein, nichts lag ihm ferner, als, wie die späteren Schriftsteller, mehr oder weniger gelingende Vereinigungsversuche zu unternehmen, um auf diese Weise sein juristisches Gewissen zu beruhigen: denn in dieser Periode war der Richter nicht ein Sklave der Schrift[16], sondern die Schrift war ein Mittel zu dem Zwecke, eine Rechtsanschauung zu gewinnen, und war sie gewonnen, dann wurde des geschriebenen Worts nicht mehr bedurft[17].

1. Von diesen Rechtssammlungen hat keine eine weitere Verbreitung gefunden, als die merkwürdige Sammlung von seerechtlichen Urtheilen, welche als die Rollen von Oleron bezeichnet zu werden pflegt (s. § 8 I). Während man jedoch früher annahm, dass derselben kein originaler Charakter zukäme, dass sie vielmehr mittelländisches Seerecht enthalte, welches infolge der Kreuzzüge und insbesondere durch den König Richard Löwenherz auf die französische Westküste übertragen worden sei, muss diese Ansicht jetzt als unhaltbar aufgegeben werden. Inhaltlich ist die Rechtsquelle vielmehr als rein germanisch zu bezeichnen, und zwar sind es entweder Abweichungen

[16] Ich gebrauche den Ausdruck Schrift, weil das im Text Gesagte nicht blos von den gewohnheitsrechtlich recipirten Rechtssammlungen, sondern ebenso auch von eigentlichen Gesetzen galt.

[17] Nur durch diese Erwägung wird uns der Umstand erklärlich, dass die gröbsten Widersprüche in den Rechtssammlungen vorkommen durften. Dass solche von jenen Männern gerade so gut bemerkt wurden, wie von uns, wird man wohl nicht leugnen wollen.

von dem allgemeinen Recht, welche für die Verhältnisse des Seehandels als rechtlich nothwendig hier anerkannt werden, oder aber es werden die allgemeinen Grundsätze auf die wichtigsten seerechtlichen Fragen zur Anwendung gebracht. Schon im 13. Jahrhundert, wenn nicht noch früher, erlangte die Sammlung in England, vielleicht auch in Castilien[18], gesetzliches Ansehen, im 14. Jahrhundert wurde sie in das Vlämische übersetzt und im Seegerichtshof von Damme recipirt, und von da aus erlangte sie durch Vermittlung der Hansa in den deutschen Seestädten und den skandinavischen Ländern Eingang, ebenso — in welcher Zeit, ist vorläufig noch ungewiss — in Schottland und Portugal. Auch die späteren Gesetze, welche in einzelnen dieser Gebiete erlassen wurden, beruhen zu einem Theile auf den Rollen von Oleron.

2. Von universeller Bedeutung ist auch das Seerecht der Hansestädte geworden. Im Gegensatze zu der Entwicklung in den italienischen Seestädten finden wir in ihnen gemeinschaftliche Berathschlagung und gegenseitige Berücksichtigung schon in sehr alter Zeit. Mochte hierzu auch namentlich der Umstand beitragen, dass die Bürger der einzelnen Städte im Auslande mit einander in die engste Berührung traten, so ist uns doch auch ein schönes Denkmal aus der Mitte des 13. Jahrhunderts erhalten, welches uns zeigt, dass die Regelung des Seeverkehrs ein Gegenstand war, der im gegenseitigen Einverständniss behandelt zu werden pflegte[19]. Schon hier treten die beiden Städte auf, welchen viele Jahrhunderte hindurch die leitende Stellung zukommen sollte. Hamburgs Recht war maassgebend für die Nordsee, bereitwillig nimmt die mächtigere Schwesterstadt an der Trave die Sätze des hamburger Stadtrechts für ihre Angehörigen an, die nach Flandern und wohl überhaupt nach Westen Seefahrt treiben, andererseits wird lübisches Recht im ganzen Ostseegebiet, von wenigen Ausnahmen abgesehen, wie in allen Rechtstheilen, so auch im Seerecht maassgebend. Im Anfang des 15. Jahrhunderts wird dann das oleronsche Seerecht und gleichzeitig eine hansische Rechtsaufzeichnung, die man kurz als modernisirtes hamburger Seerecht bezeichnen kann, in allen Hansestädten als subsidiäres Recht recipirt, doch behalten die älteren

[18] Vgl. Twiss I S LXVII f. Jedenfalls war sie lange vor 1364 in Castilien recipirt, da in diesem Jahre König Karl V. den Kaufleuten von Castilien, welche nach Harfleur Handel trieben, ein Privileg ertheilte, worin er ihnen gestattete, ihre Streitigkeiten „selon les Coustumes de la Mer et les droiz de Layron dehors" zu entscheiden, s. Twiss II S LV. Unter den Coustumes de la Mer könnte vielleicht die dem Consulat zu Grunde liegende ältere Sammlung zu verstehen sein, s. unten § 6 Anm 2.

[19] Siehe Hans. Urk. B. I Nr 558, unten § 9 B II 1 a.

hamburger und namentlich lübischen Bestimmungen daneben weite particularrechtliche Geltung, die letzteren treten dann ein Jahrhundert später als ein dritter Bestandtheil jenem gemeinen Recht hinzu, und nunmehr gewinnt dieses wisbysche Seerecht, wie es merkwürdigerweise Jahrhunderte hindurch bezeichnet wurde, Geltung weit über das Gebiet der Hansestädte hinaus, namentlich in den Niederlanden und den nördlichen Reichen. Ausser diesen Bestandtheilen der deutschen Seerechtsentwicklung beruhte dieselbe schon im 14. Jahrhundert auf Beschlüssen der Hansetage, bezw. auf Verordnungen der auf diesen mit grösseren Vollmachten ernannten Abgesandten. Für das Privatrecht werden diese Beschlüsse von grösserer Wichtigkeit erst seit der Mitte des 15. Jahrhunderts.

Die sonstigen Quellen des particularen Seerechts sind ähnlich wie im Süden, so auch in diesen Gebieten fast völlig verdrängt worden, theilweise sogar soweit, dass wir nur von ihrer ehemaligen Existenz, nicht aber von ihrem Inhalt Kenntniss haben. Auch wenn das letztere der Fall ist, so haben sie doch Jahrhunderte lang vergessen in den Archiven gelegen, und erst unserer Zeit war es vorbehalten, sie wieder zu entdecken [20].

B. Im 16. Jahrhundert verschwinden nunmehr die Schranken zwischen den beiden vorher scharf abzugrenzenden Gebieten. Lassen sich zwar auch vorher Einflüsse der Rechtsquellen des einen Gebiets auf die des andern nachweisen, so waren dieselben doch weder sehr häufig, noch sehr bedeutungsvoll [21]. Dies ändert sich nunmehr, wir finden jetzt nicht nur einzelne Bestimmungen, sondern die Quellen als solche benutzt [22]. Aber wichtiger noch als die Verallgemeinerung gegenseitiger Einflüsse waren zwei Thatsachen, die dieser Periode ihre eigenthümliche Signatur aufdrücken, nämlich die Reception des römischen Rechts und das Entstehen einer universellen Literatur. In dem Mittelmeergebiete hatte das römische Recht allerdings schon mehrere Jahrhunderte vorher seine volle Geltung wieder gewonnen, doch hatte es gerade bei der Beurtheilung von Seerechtsstreitigkeiten unmittelbare Anwendbarkeit bisher nicht zu erlangen vermocht [23].

[20] Als Beispiel führe ich die seerechtlichen Bestimmungen der Stadtbücher von Kampen an.

[21] Ein Beispiel in meinen Beiträgen zum Seerecht S 13—19, vgl. oben Anm 18.

[22] Vgl. z. B. Pardessus II 488 Anm 1 a. E., s. auch Verwer, Nederlants Seerechten S 42 ff. und unten § 6 Anm 3.

[23] Einfluss auf die Gesetzgebung: Const. usus von Pisa, Fueros von Valencia, angeblich von 1250 (besonders bemerkenswerth), Costums von Tortosa und Siete partidas.

Theils hing dies mit der Gerichtsorganisation zusammen, durch welche meist Laien in diesen Fragen zu urtheilen berufen waren, theils gab es eine Rechtsquelle, das Consulat, welche reichhaltiger und leichter anwendbar erschien, als die Bestimmungen der römischen Quellen. Im Norden war dies anders, hier empfand man weit mehr das Lückenhafte des bisherigen Zustands, und es ist eine schon von anderer Seite [24] hervorgehobene interessante Thatsache, dass in keinem Rechtstheile die Bestimmungen des römischen Rechts so früh Aufnahme gefunden haben als im Seerechte. Erleichtert wurde diese Aufnahme wohl auch dadurch, dass die Betriebszustände des Seehandels nunmehr den römischen ähnlicher geworden waren als im früheren Mittelalter.

Aber nicht so sehr das Eindringen in die Gesetzgebung hat dem römischen Rechte in dieser Periode das grosse Uebergewicht verliehen, als vielmehr das Entstehen einer romanistisch gebildeten, nicht das Seerecht eines Landes, sondern ein gemeinsames Seerecht aller Völker darstellenden Literatur. Die Methode der ersten Schriftsteller dieser Richtung hebt sie mit nichten hervor über die Verfasser der Rechtsbücher, speciell des Consulats, was sie aber unterscheidet und ihnen den grossen Einfluss verschafft hat, das ist zunächst der Gebrauch der lateinischen Weltsprache, der es ermöglichte, dass ihre Werke, durch den Druck verbreitet, für die ganze civilisirte Welt benutzbar wurden, und sodann namentlich der Umstand, dass sie wieder eine Verknüpfung unseres Rechtstheils mit dem allgemeinen Recht ins Auge fassten, ein Zusammenhang, welcher nur allzu sehr verloren gegangen war. Dadurch ermöglichten sie nun namentlich ihren Nachfolgern eine Vertiefung der Auffassungen, die bei ihnen selbst freilich nur zu häufig vermisst wird. Auf der anderen Seite darf man auch die grossen Nachtheile nicht verkennen, welche diese Literatur zunächst zur Folge hatte. Bisher war es das Bedürfniss des Verkehrs gewesen, welches fast ausschliesslich die Rechtsregeln dictirt hatte, jetzt werden die modernen Rechtsgestaltungen mit äusserst missgünstigen Augen betrachtet, am liebsten ignorirt, jedenfalls so viel wie möglich eingeschränkt und nur widerwillig anerkannt. Freilich finden wir hin und wieder auch im 16. und 17. Jahrhundert noch Juristen, auf die das soeben Gesagte keine Anwendung findet, und es ist namentlich

[24] Lappenberg, Hamb. Rechtsalterth. S CLI f., s. auch unten § 13 B III. Früheste Spuren: Zusatz zum oleronschen Seerecht Art. 35 (bei Pard.), fraglich ob rigaer umg. Statuten XI, 22. Sehr interessant ist sodann die Entscheidung des hamburger Raths vom 20. Dec. 1423 in Betreff des Strandrechts (Lüb. Urk. B. VI Nr 553): sie ist gestützt auf Stellen des römischen und kanonischen Rechts.

Hugo Grotius, dessen Einleitung in die holländische Rechtsgelehrsamkeit jahrhundertelang als einziges Werk dasteht, in dem eine sachgemässe Verschmelzung römischen, germanischen und modernen Rechts vorzufinden ist, aber gerade dieses Werk hat nicht den gebührenden Einfluss ausgeübt, ist doch seine Bedeutung ja selbst heutzutage noch zu wenig gewürdigt. Abgesehen von diesen Ausnahmen aber wiegt eine extrem romanistische Richtung vor, die sich an den Italiener Straccha und den Niederländer Peckius anschliesst und namentlich in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zur unbeschränkten Herrschaft gelangt. Der Einfluss dieser Richtung war so mächtig, dass er sich selbst in dem Lande, wo das römische Recht nicht recipirt war, fühlbar machte: das englische Admiralitätsgericht erkennt diese Schriften als Autorität an und es wird durch sie eine gleiche Grundlage für weite Gebiete gewonnen. Im übrigen musste im Laufe der Zeit eine Gegenströmung gegen eine Methode eintreten, welche darauf hinausging, alles unter die Rechtsnormen des römischen Rechts zu zwingen; es war noch gut, wenn keine speciell seerechtliche Entscheidung desselben vorhanden war, denn dann suchte man doch aus den übrigen Quellenstellen eine sachgemässe Entscheidung zu gewinnen, aber schlimm, wenn ein „textus“ vorhanden war, und derselbe, wie ja häufig genug der Fall war, mit den Bedürfnissen des Verkehrs in Widerspruch stand. So lange diese Methode sich übrigens blos in der Literatur breit machte, konnte sie unbeachtet bleiben, anders wurde es, als sie auch auf die Praxis Einfluss auszuüben begann. Alsbald entwickelte sich, namentlich in den Niederlanden und in Deutschland, eine kräftige Reaction von Seiten des Handelsstandes gegen diese Art von Rechtsprechung, und das praktische Resultat davon war die Bildung besonderer Seegerichte, in welchen Nichtjuristen mitzuwirken berufen wurden[25]. Und wenn dieselben sich

[25] Ueber das hamburger Admiralitätsgericht s. Langenbeck, Anmerkungen S 310 ff., bes. 321—329, und Werlhof, De iudicio admiralitatis sec. stat. Hamb., Helmst. 1709, ferner die Bescheide v. 31. Juli 1656 und 30. Juli 1663, bei Langenbeck S 364 ff. Ueber das lübische Seegericht vgl. § 10 B III 1 c. Es bestand nur 10 Jahre (seit 1655) und die Entscheidungen desselben sind im Staatsarchiv zu Lübeck noch vorhanden. Es wäre nicht ohne Interesse, wenn sie nach ihrem rechtshistorischen Werth geprüft würden. Vgl. noch die Schrift von Raule 1680, unten § 13 C I. Ueber die Seegerichte zu Amsterdam (seit 1641) und Rotterdam (seit 1655) vgl. jetzt Goudsmit I 381—384. 407—410. 435—438. Ueber Seegerichte in Schleswig-Holstein s. Falck, Handbuch des schleswig-holsteinischen Privatrechts III 208—210, auch Wedderkop S 210 f. Zu untersuchen bleibt der Zusammenhang mit dem „Vlot-en Zeevaardig-Regt“, darüber s. Biben in Bijdr. tot R. en W. III 500 f., van Hall in Nieuwe Bijdr. tot R. en W. V 307—318,

auch theilweise nur kürzere Zeit hindurch erhalten konnten, so war doch nunmehr das absolute Uebergewicht der Romanisten um so mehr gebrochen, als auch die Gesetzgebung zu neuem Leben erwachte.

Zwar war dieselbe zu keiner Zeit völlig unthätig gewesen. Im Süden freilich war die Autorität des Consulats so mächtig, dass die Gesetzgebung daneben nur dürftige Ergebnisse zu Tage förderte, dagegen waren es im Norden die Niederlande, die in dieser Epoche zunächst die Führung übernahmen und namentlich im 17., zum Theil noch im 18. Jahrhundert einen maassgebenden Einfluss ausübten. Noch aus dem 16. Jahrhundert sind die Ordonnanzen Karls V. und Philipps II., das dänische Seerecht von 1561 und das hanseatische Seerecht von 1591 zu erwähnen; diese und ebenso das revidirte hanseatische Seerecht von 1614 beruhen im wesentlichen auf dem wisbyschen Seerecht, dessen Vorschriften sie vielfach wörtlich aufgenommen haben. Daneben behielt auch das frühere Particularrecht von Lübeck und Hamburg durch Aufnahme in die Revisionen von 1586 bezw. von 1603 Geltung. Im Gegensatz zu diesen im ganzen die alten Bestimmungen wiederholenden Gesetzen enthalten nun die Verordnungen, welche einzelne niederländische Städte, namentlich Amsterdam und Rotterdam, erliessen, eine Weiterfortbildung des Seerechts, und diese Gesetzgebung war es nun ganz besonders, welche in den Hansestädten, sowohl was das Versicherungsrecht anlangt, als auch in anderen Beziehungen angenommen oder nachgeahmt wurde [26], wozu wohl auch der Umstand beigetragen hat, dass seit dem Ende des 16. Jahrhunderts sich in Hamburg eine ansehnliche Colonie niederländischer Flüchtlinge befand.

Durch die berühmte Ordonnance de la marine von 1681 wird die Sachlage aufs neue verändert, indem nun wirklich ein romanisches und ein germanisches Seerechtsgebiet unterscheidbar werden. Unter den Ursachen, welche der Ordonnance zu dem überraschenden Erfolge verhalfen, der ihr zu Theil wurde, ist eine die, dass sie das erste Gesetz war, welches die beiden Seerechtsgebiete der vorigen Periode durch einheitliche Satzungen zufrieden zu stellen suchte, eine Aufgabe,

und Keuren von Amsterdam (IV 4, XII 5, XIII ed. Pijnacker Hordijk in N. Bijdr. N. R. V), Rotterdam Art. 58 vgl. 46 u. 49 (ed. Fruin ib. II), Enkhuizen Art. 12 u. 14 (ed. Soutendam ibid. IV). Ueber Gastgerichte vgl. Mevius zu Stat. Lub. III, 4, 7 n. 2 und V, 4, 2 n. 5; Peckius, De jure sistendi 37 n. 7 (nicht im Opus de merc. enthalten), lüneb. Nieder. GO (bei Pufendorf, Obs. III 366 ff.), bremer GO von 1751 Titel 3, rostocker GO Titel II.

[26] Wie schnell diese Reception stattfand, beweist ausser der Einrichtung der Seegerichte namentlich der Art. 2 der bremer V vom 30. Dec. 1687, welcher fast wörtlich einer amsterdamer V vom 31. Jan. 1687 entspricht.

die, wie schwierig sie auch war, in meisterhafter Weise gelöst wurde. Diese Lösung ermöglicht zu haben ist ein Verdienst der romanistischen Rechtswissenschaft gewesen. Unter dem Einflusse derselben war am Ende des 16. Jahrhunderts in Nordfrankreich von unbekanntem Verfasser ein Rechtsbuch verfertigt worden, welches die Grundlage der Ordonnance und damit des heutigen Seerechts der romanischen Völker geworden ist. Wer immer der Verfasser des Guidon de la mer gewesen sein mag, aus seinem Werke ist jedenfalls zu ersehen, dass er der neuen Richtung der Rechtswissenschaft angehört, die in Frankreich aufgekommen war. So wenig das Consulat die Methode der Postglossatoren verleugnet, ebensowenig der Guidon die des Cujacius und Donellus — wie verschieden auch der Inhalt der beiden Rechtsbücher von dem der Werke jener Juristen ist. Keine Begriffsspalterei, und doch überall das Hervortreten allgemeiner Rechtsgrundsätze, kein Sich-verlieren in den Irrgängen einer nichtssagenden Casuistik und doch überall eine liebevolle Berücksichtigung des Individuellen, das sind die grossen Vorzüge, welche dieses Rechtsbuch aufzuweisen hat. Fügen wir hinzu, dass es die erste und für lange Zeit einzige brauchbare Darstellung des Versicherungsrechts [27] enthielt, so wird man den Erfolg desselben begreiflich finden. Es war ein glücklicher Griff von den Redactoren der Ordonnance de la marine — deren Namen uns ebensowenig erhalten sind —, dass sie den Guidon zur Grundlage des Gesetzes machten, und auch die Art und Weise, welche sie bei der Benutzung des sonstigen Materials anwandten, verdient die vollste Anerkennung. So ist denn das Gesetz stets für die gelungenste unter den Ordonnanzen Ludwigs XIV. gehalten worden und für diejenige, welche am meisten als Vorbild unserer modernen Codificationen gelten kann. Die universelle Bedeutung, welche die Ordonnance erlangte, verdankt sie übrigens nicht allein ihrem inneren Werth, sondern zu einem guten Theile der sich im 18. Jahrhundert an sie anschliessenden Literatur. In Italien hatte die ältere Richtung derselben mittlerweile in Casaregis ihren letzten und hervorragendsten Vertreter gefunden, vor ihm hatte Targa eine neue Art der Behandlung begonnen, welche wesentlich auf das Praktische gerichtet war, und ihm schliessen sich dann die späteren Italiener an. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts tritt nunmehr die französische Rechtswissenschaft an die Spitze der seerechtlichen Literatur durch zwei Männer, von denen nicht nur jeder, einzeln betrachtet, zu den ersten Juristen aller

[27] Denn die in den antwerpener Compilatae enthaltene kommt, weil ungedruckt, nicht in Betracht.

Zeiten zu rechnen ist, sondern deren Verhältniss zu einander ins Auge gefasst werden muss, will man ihre ganze Bedeutung würdigen [28]. Nicht nur nimmt der spätere Emérigon die grösste Rücksicht auf die Meinungen seines Vorgängers Valin, sondern auch dieser ist häufig in der Lage, auf Grund brieflicher Mittheilungen seines Freundes die abweichenden Ansichten desselben einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, wodurch der Werth seiner eigenen Auffassung nur gewinnen kann. Dazu kommt, dass jeder der beiden Schriftsteller die Verhältnisse eines anderen Seehandelsgebiets am genauesten kannte, Valin die des atlantischen Oceans, Emérigon die des Mittelmeeres, und so musste denn ihre gemeinschaftliche Arbeit ähnliche Wirkungen auf dem Gebiete der Literatur haben, wie die gemeinschaftliche Regelung dieser Verhältnisse durch die Ordonnance auf dem der Gesetzgebung. Vergessen wir nicht hinzuzufügen, dass ihre Werke einen durchaus universellen Charakter tragen, dass sie alles seerechtliche Material gewissenhaft benutzten, welches ihnen zugänglich und verständlich war, so wird es begreiflich werden, dass die französische Literatur — Pothier ausgenommen, und seine Verdienste liegen mehr auf allgemeinerem als auf dem speciellen Gebiete des Seerechts — über Valin und Emérigon nicht hinausgekommen ist. Dieselben Controversen, die zwischen ihnen bestanden, werden auch in diesem Jahrhundert noch weiter verhandelt, aber statt sachlicher Gründe sind es vielfach Worte, die als Argumente dienen müssen, an die Stelle des weiten Blicks, der von der geistigen Arbeit aller Nachbarvölker Nutzen zu ziehen sucht, ist vielfach eine völlige Abschliessung getreten, ein Cultus der einheimischen Gesetzgebung, der in sonderbarem Missverhältnisse zu dem Werthe dieser zwei-, ja dreihundert Jahre alten Bestimmungen für die Gegenwart steht [29].

War Frankreich an die Spitze der romanischen Länder getreten, so übernahmen die Niederlande die Führung in dem germanischen Seerechtsgebiet. Die Gesetzgebung leistete zwar auch in anderen Staaten Tüchtiges, so namentlich in Schweden und Preussen, dagegen ist es die Rechtsprechung und die an diese anknüpfende Literatur, wo die Niederländer unübertroffen dastehen, und woneben nur einzelne Juristen, namentlich Langenbeck, dann etwa Wedderkop und die Preussen, genannt zu werden verdienen. Die niederländische

[28] Vgl. Cresp, Eloges d'Emérigon 1840 und die englische Ausgabe des Traité des assurances von Meredith 1850 S V—XXIX.

[29] Erst die neuesten Erscheinungen der französischen Seerechtsliteratur zeigen in den Werken von Desjardins und Valroger einen erweiterten Horizont, in den Aufsätzen de Courcys eine wissenschaftliche Vertiefung.

Jurisprudenz zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie das Seerecht nicht als isolirten Rechtstheil, sondern im Zusammenhang mit dem gesammten Rechtsstoff zur Darstellung bringt, ohne doch die Besonderheiten ausser Acht zu lassen, welche auf Beachtung Anspruch machen dürfen. Auf diesem Standpunkt steht namentlich Bynkershoek, dessen Darstellung des Assecuranzrechts man nur mit der gleichzeitigen in den Werken des Casaregis zu vergleichen braucht, um zu ersehen, wie hoch er seinen Zeitgenossen überragt. Ausser ihm gewähren im 18. Jahrhundert namentlich die Sammlungen der Gutachten niederländischer Juristen ein reiches, noch nicht genügend verwerthetes Material.

Endlich fällt in diese Zeit noch die Entstehung eines besonderen englisch-amerikanischen Seerechts. Einzelne besondere Seerechtssätze hatten zwar das englische Recht schon seit langer Zeit von dem continentalen getrennt, aber es waren dies eben nur Einzelheiten gewesen, denn im allgemeinen finden wir, je weiter wir die Geschichte zurückverfolgen, eine um so grössere Verschiedenheit zwischen common law und der lex mercatoria vor, welche letztere ja auch das Seerecht umfasste. Nicht als Bestandtheil des heimischen Rechts, sondern als etwas ursprünglich davon Verschiedenes wird sie aufgefasst, und mit Vorliebe werden fremde Autoritäten angerufen, wenn es sich um Begründung eines ihrer Sätze handelt. Diese Auffassung musste sich ändern, sobald das common law sich hinlänglich entwickelt hatte, um auch den complicirten Verhältnissen des Handels und der Schiffahrt gerecht werden zu können, und in der That sehen wir denn auch ziemlich gleichzeitig mit dem Erscheinen der Commentare Blackstones diese Umwandlung eintreten. Schon Lord Mansfield, der als eigentlicher Begründer des englischen Seerechts anzusehen ist, emancipirt sich fast völlig von der festländischen Jurisprudenz, wiewohl er in angemessenen Fällen ihre Ansichten auf vortreffliche Weise zu verwerthen versteht. Noch weiter gehen dann seine Nachfolger, besonders nach dem Erscheinen des epochemachenden Werkes von Abbott: immer bedeutsamer wird die Rolle, welche die Grundsätze des common law spielen, immer mehr verschwindet daneben die Anwendung des allgemeinen Seerechts.

C. Ueber die neueste Entwicklung des Seerechts können wir uns kurz fassen. Zunächst treten uns jetzt eigentliche Codificationen entgegen, zuerst das preussische Landrecht, dessen seerechtlicher Theil von der Ordonnance nicht unbeeinflusst ist, sodann der Code de commerce, kein Fortschritt gegenüber dem älteren Gesetze. Dennoch hat er durch die Napoleonischen Kriege eine noch weitere Verbreitung

erlangt als jenes, und es konnten sich in der ersten Hälfte des Jahrhunderts ihm und seinen Tochterrechten gegenüber die germanischen Seerechtsgrundsätze nur mühsam behaupten. Dass es überhaupt möglich war, verdanken wir der einsichtsvollen und tief wissenschaftlichen Judicatur insbesondere des lübecker Oberappellationsgerichts, welche, auf dem Boden der neueren deutschen Rechtswissenschaft stehend, die Grundlagen für die heutige deutsche Gesetzgebung schaffen konnte. Seitdem die letztere ins Leben getreten ist, ist freilich die Gefahr der Ueberfluthung durch den Code de commerce definitiv vorüber, ja es übt unsere Gesetzgebung bereits eine stille, aber nachhaltige Wirkung nicht nur auf das Recht der nordischen Länder aus, sondern gewinnt bereits Boden in Gebieten, wo die Vorherrschaft des französischen Rechts fest besiegelt zu sein schien. Um so grösser aber scheint die Gefahr einer anderen Invasion zu sein: von Jahr zu Jahr ist das Vordringen englischer Rechtsgrundsätze auf dem Gebiete des Seerechts mit immer grösserer Deutlichkeit wahrzunehmen, bereits ist die englische Sprache die im grossen Seeverkehr fast ausschliesslich benutzte, und englische Rechtsanschauungen drängen sich infolgedessen zunächst in die meisten schriftlichen Parteiberedungen ein und üben in zweiter Linie Wirkungen auf das objective Recht aus. Hierbei hat die Judicatur einen schlimmen Stand, zumal auch die seerechtlichen Schriftsteller sich häufig durch das fremde Recht beeinflussen lassen [30]. Es entsteht die Frage, wie weit jene Anschauungen den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechen und wie weit sie nur eine Folge der factischen Vorherrschaft der britischen Flagge sind, denn nur im ersteren Falle sind sie zu beachten, im letzteren zurückzuweisen. Diese Untersuchung wird namentlich im zweiten Bande dieses Werks vorzunehmen sein.

§ 4. Sammlungen und Literatur der Seerechtsquellen.

A. Sammlungen von Seerechtsquellen sind schon seit langer Zeit veranstaltet worden. Die älteren derselben [1] sind zwar durch das Werk von Pardessus zum grössten Theile entbehrlich geworden, mögen aber hier wenigstens erwähnt werden:

[30] Zu bemerken ist auch, dass wir in den Grundsätzen des englischen Rechts vielfach solche Bestimmungen und Rechtsanschauungen wieder finden, welche vor der Reception des römischen Rechts in unbestrittener Geltung gestanden haben und erst durch die letztere verdrängt oder verunstaltet worden sind. Die Art und Weise der Behandlung in solchen Fällen kann nicht zweifelhaft sein.

[1] Vgl. Pardessus I 10 ff.

1. Libre appellat Consolat de mar, Barcelona 1494 u. ö. Dieses Werk enthält ausser dem eigentlichen Consulat eine Menge Verordnungen der arragonischen Könige und des Magistrats von Barcelona, s. § 6.

2. In Balfours Practics, einer Materialiensammlung als Vorarbeit zu einem allgemeinen Gesetzbuche für Schottland, welche zwischen den Jahren 1543 und 1557 entstanden ist, findet sich ein Abschnitt: „The Sea-Lawis collectit furth of the Actis of Parliament, the Practiques and the Lawis of Oleron, and the Lawis of Wisbieg, and the Constitutions of François King of France“ [2].

3. t Boeck vande Zee-rechten. tot nut ende dienstbaerheyt van alle Koopluyden ende Schipperen by een vergadert, in den Druck Ghedruckt t Amsterdam by Barendt Adriaensz, inde warmoes-straet 1594. 4, später sehr oft aufgelegt [3], enthält namentlich das wisbysche und hanseatische Seerecht und die Verordnungen der spanischen Könige für die Niederlande.

4. Cleirac, Us et coutumes de la mer, Bord. 1647, 1661. Rouen 1671, 1682. Amsterdam 1788, enthält das Seerecht von Oleron, das wisbysche und hanseatische, den Guidon, die Assecuranzordnung von Amsterdam von 1598 u. s. w. mit theilweise werthvollem Commentar.

5. A general treatise of the dominion of the sea, London 1705. 4, 1709. 4, enthält das oleronsche, wisbysche und hanseatische Seerecht, die französische Ordonnanz von 1681, das sog. rhodische Seerecht u. s. w. [4].

6. Adriaen Verwer, Nederlants See-Rechten, Avaryen en Bodemeryen etc., Amst. 1711. 4, 1716. 4, 1730. 4, 1764. 4.

7. Biblioteca di gius nautico, 2 Bände Florenz 1785. 4, enthält eine grosse Anzahl südlicher und nördlicher Seerechtsquellen.

8. J. A. Engelbrecht, Corpus juris nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten, Band I Lübeck 1794. 4 (Band II ist nicht erschienen).

9. A. de Capmany y de Monpalau, Codigo de las Costumbras Maritimas de Barcelona etc., 2 Bände Madrid 1791. 4, hauptsächlich spanische Quellen enthaltend.

[2] Nähere Nachrichten über diese ungedruckte Quelle wären erwünscht, vgl. Bell, Commentaries on the law of Scotland (7. ed. by M'Laren) I 546.

[3] Schlyter zählt zwischen 1603 und 1740 nicht weniger als 16 Ausgaben auf (Corpus juris Sueogotorum antiqui VIII S LXVII ff.).

[4] Von diesem Werk erschien eine holländische Uebersetzung von Leclercq u. d. T.: Algemeene Verhandeling van Heerschappy der Zee en een compleet Ligchaam van de Seeregten, Amst. 1757. 4.

10. Hauptwerk: J. M. Pardessus, Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII. siècle, 6 Bände Paris 1828—1845. 4. Die beiden ersten Bände nebst den Ergänzungen aus Band VI erschienen auch besonders u. d. T.: Us et coutumes de la mer, 2 Bde. 1848. 4. Die Sammlung enthält fast sämmtliche erhaltene Seerechtsquellen bis zum Jahre 1700, ist aber theilweise veraltet durch die Publication von Handschriften, die dem Herausgeber unbekannt waren.

11. Travers Twiss, Monumenta Juridica[5]. The black book of the Admiralty with an appendix, 4 vol. London 1871—1876. Im Appendix, welcher B I 345—472 und B II—IV vollständig ausfüllt, sind die wichtigsten Seerechtsquellen in guten Ausgaben enthalten[6].

12. Unter den Sammlungen von Seerechtsquellen, die sich auf einzelne Länder beziehen, verdient schon hier genannt zu werden: N. Alianelli, Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie napolitane notizie e monumenti, Nap. 1871[7].

13. Eine brauchbare Sammlung der neueren Seerechtsquellen ist nicht vorhanden[8].

B. Auch die ziemlich umfangreiche ältere Literatur über die Geschichte des Seerechts und der Seerechtsquellen ist im wesentlichen seit Pardessus antiquirt und wird daher in den folgenden Paragraphen nur ausnahmsweise citirt werden. Zu erwähnen sind namentlich:

1. (Andreas Lange,) Brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimae, Lübeck 1713, 1724 (nur das Titelblatt verändert).

2. M. Jorio in dem unten § 13 C II genannten Werk B II S 1—164.

3. Groult, Discours sur le droit maritime etc., Paris 1782 (1786?).

4. Azuni in seinem Sistema universale (s. § 13 C II), später auch besonders erschienen u. d. T.: Origine et progrès du droit maritime, Paris 1810 (Plagiat aus Jorio, s. Pardessus I 9 f.).

[5] Das Werk bildet einen Theil des grossen Sammelwerks: The Chronicles and Memorials of Great Britain and Ireland during the middle ages.

[6] Das Nähere s. in meiner Recension, Z f. HR XXVII 647 ff.

[7] S. hierüber Laband, Z f. HR XVII 343 ff., auch Vidari im Arch. giuridico IX 132—137.

[8] Die Uebersetzungen, welche sich in den bekannten Werken von Antoine St. Joseph und Leone Levi finden, sind nur mit Vorsicht zu benutzen. Hier wäre noch zu erwähnen J. J. Abbinck, Het zeeregt en de zeeassecurantiewetten aller volken, 3 Theile Amsterd. 1847—1852, 2. Ausg. 1866 (s. Siebenhaars A XVIII 55). Vgl. noch O. Borchardt, Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs (in Uebersetzungen), B I (1883): Aegypten bis Chile.

5. Boucher in seiner Uebersetzung des Consulats (1808), B I S 1—134.

6. van Hall, De magistro navis, Amst. 1822, B I S 1—51.

7. Elard Meyer, De historia legum maritimarum medii aevi celeberrimarum, Gött. 1824.

8. Capmany in dem oben citirten Werke, B I S V—LXXII.

9. Bajot, Resumé des lois anciennes et modernes sur la marine, Paris 1841.

Wichtiger als die bisher genannten Werke sind die Einleitungen von Pardessus zu den einzelnen Kapiteln seiner Sammlung, welche freilich nunmehr auch vielfach veraltet sind. Die neuere Literatur findet sich bei den einzelnen Seerechtsquellen angegeben. Hier sind nur noch folgende Werke anzuführen: Die Einleitungen zu den 4 Bänden der Twiss'schen Monumenta (oben A 11), sodann namentlich de Wal, Het Nederlandsch handelsregt II 4—17; van der Hoeven in Nederl. Jaarb. voor Regts. IV 29—81, auch Holtius, Voorlezingen over Handels- en Zeeregt II 3 ff.; von Kaltenborn I 13—70; Parsons I 1—24 (wichtig für die Entwicklung des englischen Seerechts S 17 ff., welche vortrefflich dargestellt ist, im übrigen, ebenso wie alle folgenden Werke, nur mit Vorsicht zu benutzen); Frémery, Etudes de droit commercial S 249—278; Boulay-Paty I 1—98; Dufour I 1—93; Bédarride I 1—53[9]; J. Reddie, An historical view of the law of maritime commerce, Edinburg und London 1841; Goudsmit, Geschiedenis van het Nederlandsche zeerecht I (1882).

§ 5. Das antike Seerecht.

I. Von den Völkern, welchen die Geschichte die früheste Ausübung des Seehandels zuschreibt, den Phöniziern und Carthagern, Assyriern u. s. w. sind uns Rechtsquellen nicht überliefert worden.

II. Dagegen haben wir einige Nachrichten über das Seerecht der Griechen:

1. Durch die Reden des Demosthenes, insbesondere die gegen Lakritos (II 925), sind uns über den damaligen Betrieb des Seehandels ziemlich genaue Nachrichten erhalten, besonders werthvoll ist eine daselbst mitgetheilte Urkunde über ein Darlehen auf Waaren[1].

[9] Vgl. über diese Werke unten § 14 B I.

[1] Vgl. Pard. I 35—52, insbes. S 46 f. G. de Vries, Specimen de foenoris nautici contractu jure Attico, Harl. 1842. Kleinschmidt, Das foenus nauticum, 1878, S 5 ff. Matthiass, Das foenus nauticum, 1881, S 4 ff. Uebrigens ist es bestritten, ob die Formulare gleichzeitig entstanden seien.

2. Durch die römischen Rechtsquellen haben wir Nachrichten über das Seerecht der Insel Rhodus, namentlich was die Behandlung des Seewurfs anlangt. Streitig, ob dies geschriebenes oder Gewohnheitsrecht gewesen ist[2]?

III. Das Seerecht bildete bei den Römern zum grössten Theile nicht ein abgeschlossenes Specialrecht, sondern ging im allgemeinen Verkehrsrecht auf, nur einzelne noch dazu von den Griechen übernommene Theile (lex Rhodia de jactu, foenus nauticum) sondern sich schärfer ab. Die Stellen der römischen Rechtsquellen, welche sich auf seerechtliche Verhältnisse beziehen, sind gesammelt zuerst von Peckius (s. § 13 C I), vollständiger von Pardessus, Coll. I 85 bis 132. Wichtig sind namentlich die Digestentitel: nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant (4, 9), de exercitoria actione (14, 1), ad legem Rhodiam de jactu (14, 2), de nautico foenore (22, 2), furti adversus nautas caupones stabularios (47, 5), de incendio ruina naufragio (47, 9); die Codextitel: de nautico foenore (4, 33) und de naufragiis (11, 5); Nov. 106 (abgedruckt bei Pardessus), dazu Cod. Theodosianus 13, 5—9 (ed. Haenel 1842, S 1331 ff.)[3].

IV. Die Bestimmungen des römischen Rechts behielten zwar äusserlich, wie es scheint, in der ersten Hälfte des Mittelalters im Gesammtgebiete des Mittelmeers Geltung, jedoch richtete sich das Verkehrsleben schon seit dem Beginn des 8. Jahrhunderts nicht mehr nach seinen den umgewandelten Verhältnissen nicht mehr entsprechenden Normen, sondern bildete neue Rechtssätze und Institute aus, s. § 7 unter A. Trotzdem finden wir vielfach die römischen Seerechtsquellen in dieser Periode anerkannt. Im Abendlande sind freilich seerechtliche Bestimmungen selten[4], um so häufiger im byzantinischen Reiche. Hier wurden durch die Basiliken die Bestimmungen des justinianischen Rechts künstlich wieder einzuführen gesucht, und es ist bemerkenswerth, dass in denselben alle Seerechtssätze in dem 53. Buche vereinigt sind, welches sie in sieben Titel vertheilt. Wir besitzen von diesem Buche nur eine lateinische Uebersetzung aus dem

[2] Pastoret, Diss. sur l'influence des lois rhodiennes 1784; Schomberg, A treatise on the maritime law of Rhodes, Oxford 1786; Gildemeister, Diss. qua disquiritur sitne aliquod fueritve jus maritimum universale, Gott. 1803; El. Meyer a. a. O. S 6—11; Pard. I 21 ff. Die Civilisten sind meist unbrauchbar, s. aber Bynkershoek, Ad leg. Ἀξίωσις IX de lege Rhodia de jactu liber singularis (in den Opera, Col. All. 1761, II 71—97).

[3] Vgl. Pard. I 53—84; de Wal II 4 f.

[4] Man findet sie bei Pardessus I 149—154, vgl. dazu S 133—148. Ueber die Stellen der lex Wisigothorum, insbes. den interessanten Titel XI 3: de transmarinis negotiatoribus, s. Dahn in der Z f. HR XVI 383 ff.

Anfang des 17. Jahrhunderts[5] und Auszüge in verschiedenen Werken, der Synopsis major und minor, dem Poiema nomicon des Attaliata und dem Werke des Harmenopulos. Es ist mehr als fraglich, ob diese Bestimmungen auch praktisch angewendet wurden, s. § 7 A.

Die lateinische Uebersetzung von Buch 53 ist veröffentlicht von Zachariä von Lingenthal in den Monatsberichten der königl. preuss. Akad. der Wissensch. 1881 S 13—34, die übrigen Stellen bei Pard. I 179—208, dazu vgl. S 155—178, s. auch Heimbach, Basilicon libri LX, B V (Leipzig 1850) S 112—119.

§ 6. Die mittelalterlichen Seerechtsquellen: A. Gebiet des Mittelmeeres.

I. Gemeinrechtliche Quelle: das Consulat der See.

Die merkwürdige unter diesem Namen bekannte Sammlung von Seegebräuchen, deren Entstehungszeit man früher sehr weit zurückzuverlegen pflegte, ist, wie neuere Untersuchungen ergeben haben, in seiner gegenwärtigen Gestalt nicht vor der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts (um 1370) in Barcelona entstanden. Zu Grunde liegt derselben eine ältere uns nicht erhaltene Sammlung, welche als Costumes de la mar schon früher citirt wird[1] und von deren Inhalt wir eine Vorstellung gewinnen, wenn wir den Abschnitt der Costums von Tortosa IX 27 zu Rathe ziehen (s. § 7 D I 2)[2]. Diese Sammlung, welche sicher schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts existirte und wohl eher eine Aufzeichnung von Gewohnheitsrecht als eine

[5] Noch Cujacius hatte eine Originalhandschrift vor sich, die seitdem verschollen ist.

[1] Regl. des Consulargerichts zu Valencia vor 1343 cap. 22, 30, 31 und 41. Die ältere Sammlung wird als Capitols de mar auch im Consulat selbst (cap. 27) citirt. Auch die Worte: com desus es dit in cap. 16 des Consulats sind auf dieselbe zu beziehen, vgl. Tortosa IX 27 c. 9.

[2] Abgedruckt bei Oliver, Historia del derecho en Cataluña etc. IV (Madrid 1881) S 445—466. Der Titel lautet: Iste sunt consuetudines et vsus maris, quibus vtuntur homines Dertusenses. Kapitel 1 und 2 handeln von dem Verhältniss der Schiffsbesatzung auf Caperschiffen, vgl. damit Coutume von Valentia IX 27 § 1—5, dagegen entsprechen die Kapitel 3—44 dem ersten Theile des Consulats, vielfach sogar wörtlich, obgleich das letztere viel umfangreicher ist. Bemerkenswerth ist dabei, dass die Stellen, welche sich an das Consulat anschliessen, in dem letzteren kürzer gefasst sind, und zwar derart, dass meiner Meinung nach die Ansicht Olivers l. c. III 227—247 nicht haltbar ist, wonach der Verfasser des Consulats aus dem Recht von Tortosa geschöpft habe. Vielmehr ist anzunehmen, dass dieses letztere (um 1279) eine Umarbeitung der ältesten Costumes de la mar von Barcelona mit Berücksichtigung der localen Bedürfnisse von Tortosa ist.

Präjudiciensammlung gewesen zu sein scheint, ist dann mehrfach vergrössert und umgestaltet[3] und endlich durch einen unbekannten Verfasser, wahrscheinlich einen Schreiber des Seegerichts von Barcelona, zu einem umfangreichen Rechtsbuche verarbeitet worden. Dem Verfasser waren nicht nur die Rechtsquellen des Mittelmeeres, insbesondere die spanischen, sondern auch namentlich die Rechtsgebräuche der französischen Westküste bekannt. Obwohl einzelne Theile des Seerechts im Consulat nicht behandelt werden, zeichnet es sich doch im allgemeinen durch grosse Vollständigkeit und eine weit getriebene Casuistik aus. Dies führte dahin, dass das Werk einen weit reichenden, theilweise noch heute bemerkbaren Einfluss erlangte, der sich in doppelter Weise geltend machte, einmal dadurch, dass die Gesetzgebung aus dem Buche schöpfte, sodann aber besonders dadurch, dass dasselbe als Rechtsquelle von den Seegerichten anerkannt wurde. Das letztere wurde vermittelt namentlich durch die italienischen Uebersetzungen, welche auch im nördlichen Europa Verbreitung erlangten. Im Gebiete des Mittelmeeres geriethen sogar durch den grossen Einfluss, welchen das Consulat ausübte, die privatrechtlichen Bestimmungen der älteren Seerechte allmählich in Vergessenheit. Von dem Rechtsbuche in seiner gegenwärtigen Gestalt sind zwei Redactionen bekannt, welche übrigens nicht wesentlich von einander abweichen. Die eine Redaction enthält nur das Rechtsbuch, während in der anderen das Consularreglement für Valencia (s. § 7 D) und zwei andere Verordnungen vorhergehen, auch ist eine Verordnung über die Ausrüstung von Caperschiffen angehängt. Der Text der ersterwähnten Redaction ist um einige Kapitel kürzer, namentlich enthält dieselbe an Stelle der cap. 109—113 zwei Artikel der Verordnung des Königs Peter IV. von Arragonien vom Jahre 1340 (s. § 7 D). Wir kennen diese Redaction gegenwärtig nur aus zwei italienischen Uebersetzungen, nachdem ein vor dem Jahre 1484 veranstalteter Druck in catalanischer Sprache, der noch dem Capmany vorgelegen hat[4], verschollen ist.

[3] Eine solche umgestaltete Redaction (in schwedischer Uebersetzung verfasst zu Rom im J. 1522) lag möglicherweise dem Verwer im J. 1697 vor, s. dessen Nederlants Seerechten (ed. 3 von 1730) S 42 ff. Er giebt die Ueberschriften der 136 Artikel und bemerkt: „De tale van't Sweedsche was klaar, beknopt en ten uitersten bondig; ook met Stijl van Wet en van Ordonnantie: daer het Italiaensche is lankwijlig, talmagtig, en op de meeste plaetsen geglosseerd en geparaphraseerd", es könnte aber auch nur ein Auszug aus der italienischen Uebersetzung des Consulats (Rom 1519) sein, vgl. noch Schlyter, Corpus juris Sueogot. VIII S XXIII Anm 17 und 18.

[4] Vgl. Capmany, Codigos I S LXVII ff.; Pard. II 37 ff. Es ist übrigens nur wahrscheinlich, dass dieser Druck ebenfalls die ältere Redaction enthielt.

Literatur: Pardessus, Coll. II 1—48, V 10—13, VI 492—495. S. Wildschut, Spec. de Consulatu Maris, antiquissimo et uberrimo Juris Maritimi hodierni fonte, Amstel. 1844. Twiss II S LIX—LXX, III S XXV—LIX. LXXIII ff. Oliver l. c. Wagner in der Z f. HR XXIX 413 ff. Der Vollständigkeit halber sei auch erwähnt Canale, Nuova istoria della repubblica di Genova, Fir. 1858, I 371—376, der die Entstehungszeit vor das Jahr 1147 versetzt wissen will.

Handschriften: nur zwei erhalten, beide zu Paris, a. Ms. Esp. 124 (Ende des 14. Jahrh.) und b. Ms. Esp. 56 (Anfang des 15. Jahrh.), s. Pard. VI 493 ff. und Twiss III S XXXVII ff.[5].

Drucke: Aeltester erhaltener Barcelona 1494, dann 1502, 1517, 1523, 1592 u. ö., dann bei Capmany, Codigo de las costumbras maritimas I 1—314; bei Pardessus, Coll. II 49—360 (mit französischer Uebersetzung), bei Twiss III 35 bis 657 (mit englischer Uebersetzung, dazu Glossar IV 198—238).

Uebersetzungen: 1. Italienische, älteste Rom 1519 in 247 Kapiteln, noch nicht genauer untersucht (vgl. Manzoni II 425 f. und Z f. HR XXVII 660 f.), wahrscheinlich Vorbild der zweiten Uebersetzung, Venedig 1539 (vgl. Pard. V 11 ff.; Twiss II S LXIII ff.; Manzoni I 538 f.), sodann Vulgata-Uebersetzung zuerst Venedig 1549, 1564 u. ö., bis 1720 sind 11 Ausgaben bekannt, seitdem meist mit dem Commentar des Casaregis (s. § 13 C II 1).

2. Sonstige, holländische mit Anmerkungen von Westerveen, Leyden 1704. 4, Amst. 1723. 4 (nach der ebenfalls in dem Buch enthaltenen italienischen Vulgata); hiernach deutsche Uebersetzung von Engelbrecht im Corp. jur. naut.; französische von Mayssoni, Mars. 1577, Aix 1635, von Boucher, Paris 1808; castilianische von Diaz, Valencia 1539, von Palleja, Barcelona 1732; lateinische von Fischer, Rostock 1698 (nach der italienischen); ferner Uebersetzungen bei Capmany, Pardessus und Twiss s. o.

§ 7. II. Particularrechtliche Quellen.

A. Die sog. rhodische Sammlung (*νόμος Ῥοδίων ναυτικός*). Sie besteht aus drei Stücken, welche sämmtlich mit der Insel Rhodus nicht das Geringste zu thun haben. Den ersten Theil bildet eine historisch unhaltbare Erzählung, nach welcher die rhodischen Gesetze von mehreren römischen Kaisern bestätigt worden seien, Theil 2 handelt von der Schiffspolizei und einigen Verträgen, am wichtigsten ist der dritte Theil, welcher in 51 Artikeln fast alle Verhältnisse des Seehandels regelt. Während man bisher annahm, dass wir es mit einer zwischen dem 8. und 10. Jahrhundert wahrscheinlich am adriatischen Meere entstandenen Sammlung von Gewohnheitsrecht zu thun hätten, hat der bewährteste Kenner des byzantinischen Rechts nachgewiesen, dass der dritte Theil ein Gesetz der isaurischen Kaiser aus

[5] Die beiden Handschriften sind noch nicht genügend benutzt worden, die zweite überhaupt nicht: den Ausgaben von Pardessus und Twiss liegt die Ausgabe von 1494 zu Grunde, nur einige Varianten von Esp. 124 werden mitgetheilt. Danach ist Z f. HR XXVII 660 zu berichtigen.

der Mitte des 8. Jahrhunderts ist, an das sich die beiden anderen Theile später angeschlossen haben [1]. Trotz der Basiliken behielt die Sammlung fortdauernd im oströmischen Reich Geltung, auch in Süditalien noch lange nach der Losreissung von Byzanz (bis zum 15. Jahrhundert).

Handschriften: Einige 40 erhalten, fast immer in Verbindung mit byzantinischen Rechtsquellen, sie gehen bis in den Anfang des 10. Jahrh. zurück (Cod. Bodlej. 715 vom J. 902 oder 903), s. Zachariä von Lingenthal, Geschichte des griechisch-römischen Rechts, 2. Aufl. 1877, S 292 f. Anm 45–48, in einer Handschrift in Verbindung mit einem Gesetze des K. Roger vom J. 1150, in einer anderen ebenso und inmitten von Rechtsquellen, quo jure Calabriae sive Magnae Graeciae provinciae olim utebantur, beide aus dem 12. Jahrh., s. Alianelli, Delle consuetudine etc. S XIII f.

Drucke: 1. von Simon Schard, Basel 1561, nach der Ausgabe des Eustathius S 212—267, auch Rostochi 1671; 2. bei Leonclavius, Jus Graeco-Romanum II 265 ff., 1596; 3. bei Peckius-Vinnius in der § 13 C I angeführten Schrift und danach öfters; 4. bei Pardessus I 231—260 und danach bei Heimbach, Basilicon libri LX, B V S 119—127; 5. bei Zachariä v. L., Jus Graeco-Romanum IV 162—170 (als Titel 40 der Ecloge ad prochiron mutata).

Literatur: Pard. I 24 ff. 155 ff. 209—230, VI 484. Mortreuil, Histoire du droit byzantin I 398 ff. Heimbach a. O. S 119 Anm n. Alianelli a. O. S XIII f. XVII Anm 1. de Wal II 5; jetzt besonders Zachariä v. L., Gesch. d. gr. r. Rechts S 292—297.

B. Italien.

I. Gebiet des adriatischen Meeres.

1. Venedig. Die venetianischen Seerechtsquellen haben vorwiegend das öffentliche Recht zum Gegenstande. Folgendes ist erhalten:

a. Aeltestes bekanntes Seegesetz [2] unter dem Dogen Petrus Ziani (1205—1229), abgedruckt bei Romanin, Storia documentata di Venezia II 441 ff.

b. Neue Redaction vom J. 1229, erhalten in italienischer Uebersetzung durch den ältesten Druck der Civilstatuten vom 24. April 1477 (Romanin II 242 Anm 2 und dazu Manzoni I 529 f.), auch sind zwei Handschriften vorhanden, s. Archivio veneto III 28 f. 36.

c. Revision vom J. 1255 unter Renier Zeno: Capitulare nauticum oder Statuta navium et navigantium. Ueber die Handschriften s. Archivio ven. III 20. 23. 24. 26. 32 f. und XI 182, auch L. Manin, Esercitazioni dell' ateneo di Venezia III 1839; Ausgaben 1. Canciani,

[1] Auf die Art. 45—47 nimmt aller Wahrscheinlichkeit nach eine interessante Stelle der lex Romana Utinensis (Paulus II 7) Bezug, s. Z der Savigny-Stiftung germ. Abth. IV 55 ff.

[2] In diesem wird bereits auf eine andere Verordnung Bezug genommen (c. 11).

Barbarorum leges V 344 ff.; 2. Pard. V 20—59; 3. Fontes rerum Austriacarum XIV 401 ff. Eine neue Ausgabe wäre erwünscht.

d. Neue Revision von 1302, s. Romanin III 340 Anm 3.

e. Zusätze in den Statuta civilia von 1346—1347, VI c. 68—76 (additiones et correctiones super statutis navium et navigantium) bei Pard. V 60—64.

f. Seerechtliche Bestimmungen finden sich ferner in der Promissione del maleficio von 1232 (Pard. V 19 f.) und in einigen Specialgesetzen (Pard. V 64 ff.).

g. Die venetianische Gesetzgebung war von Einfluss auf die der dalmatinischen Küstenstädte und Inseln, insbes. auf die Statuten von Zara (verfasst um 1300): III 40, IV 1—83 (abgedr. bei Pard. VI 605—622, vgl. Manzoni I 568) und die Statuten von Spalato von 1312 (herausgegeben von Hanel in den Monumenta historico-juridica Slavorum meridionalium I 2, Agram 1878). Die seerechtlichen Stücke (namentlich Buch VI 14—21. 32. 37. 42—73) sind denen von Zara sehr ähnlich. Vgl. noch Statuten von Cattaro (Pard. V 96—98 und Manzoni I 118 f.), von Pharo oder Lesina (Pard. VI 622 ff. und Manzoni I 233), von Curzola (Pard. V 96; Wenzel im A f. österr. Geschichtsquellen IV 511 ff., VI 361 ff.; Manzoni I 159, II 184; neue Ausgabe von Hanel 1877 in den Mon. hist. jurid. Slav. mer. I 1), von Melida (Wenzel a. a. O. III 10 ff.).

2. Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani, angeblich vom Jahre 1063, erhalten in einer italienischen Uebersetzung aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts, abgedruckt in fünf Ausgaben der Statuten von Fermo (zwischen 1507 und 1691). Die angegebene Entstehungszeit des (lateinischen) Originals muss aus verschiedenen Gründen bezweifelt werden[3].

Neuere Ausgaben: Pard. V 237—251. Volpicella, Potenza 1852. Alianelli S 52—64. Twiss IV 521—543.

Literatur: Pard. I 141, V 216 ff. Volpicella in Mancini, Bibl. di scienze morali, Nap. 1847, S 66—92, dann in der Einleitung zu seiner Ausgabe, E. de Rozière in der Revue historique de droit fr. et étr. 1855 I 189—198. Campanile, Brief an Volpicella, Trani 1856. Cesare Sul im Arch. storico ital. 1860 NS XII 2 S 53 f. Sclopis, Storia della legislazione italiana, 2. ed. 1863, IV 192. Alianelli im Giurista VII Nr 48, Nap. 1866. Ders., Brief an

[3] Als Entstehungsjahr schlagen von den citirten Schriftstellern vor: 1363 Sclopis, Capasso und Pertile, 1263 Racioppi, 1183 Volpicella; Heyd hält das Datum für unmöglich, ohne ein anderes an seine Stelle zu setzen, zweifelnd drückt sich Laband aus, während die übrigen dasselbe für richtig halten, so namentlich Alianelli und Beltrani.

Volpicella vom 15. Nov. 1868; Antwort des letzteren 1869. Volpicella bei Alianelli a. O. S 1—52. Laband in der Z f. HR XVII 344—346. Alianelli, Delle consuetudine e degli statuti municipali nelle provincie napolitane I 44—52 (1873). G. B. Beltrani, Sugli antichi ordinamenti marittimi di Trani, Barletta 1873. Twiss II S XLIV—XLVI, IV S XV f. CXI—CXXXII. B. Capasso im Arch. storico per le prov. napolitane I 1876 S 616—618. Racioppi ebendas. III 679—709. Heyd, Geschichte des Levantehandels I 109. Pertile, Storia del diritto italiano II 658 f. Anm 21; auch Manzoni a. a. O. I 488—490.

3. Ancona. Ausführliches Seerecht in italienischer Sprache kurz vor dem Jahre 1397 entstanden, bereits Einfluss des Consulats bemerkbar[4], abgedruckt bei Pardessus V 116—202, dazu Statuta Anconitanae urbis II 90, III 120, IV 38 und einige Specialgesetze (Pard. V 203 ff., vgl. auch Manzoni I 11 f.)[5].

II. Neapel und Sicilien.

1. Amalfi. Diese Stadt, welche sich mehrere Jahrhunderte hindurch einer fast völligen Unabhängigkeit erfreute, besass in der sog. Tabula Amalphitana ein Seerecht, welches im frühen Mittelalter eine grosse Autorität ausgeübt zu haben scheint. Längere Zeit verschollen und daher trotz sehr bestimmter Nachrichten von einigen, insbesondere Pardessus, in seiner Existenz angezweifelt, ist dasselbe in den 40er Jahren wieder aufgefunden worden. Es besteht in der auf uns gekommenen Gestalt aus zwei Theilen, einem in lateinischer Sprache, welcher wohl schon dem 11. Jahrhundert angehört (vor 1131?)[6], und einem in italienischer Sprache, der erst aus dem Ende des 14. Jahrhunderts stammt (bald nach 1377 wegen cap. 32)[7].

Handschriften: a. Wiener Hdschr. (Foscarini) 16. Jahrh.; b. Hdschr. in Amalfi von Camera entdeckt, s. dessen Memorie storico-politiche I, 1876, S 537 Anm 1. Hier ist eine leider nicht vollständig erhaltene Verordnung über die Ausrüstung der Schiffe u. s. w. beigefügt, welche Camera a. a. O. S 535 ff. veröffentlicht hat. Die Ueberschrift lautet: Istruttioni seu parte de capituli de la Tavola

[4] Pardessus drückt sich zweifelnd aus, s. aber jetzt meine Beiträge zum Seerecht S 15. Eine genauere Untersuchung dieses Seerechts, von welchem zwei Handschriften (von 1397 und 1457) vorhanden sind, ist noch vorzunehmen.

[5] Zu erwähnen sind noch Statuten von Rimini von 1303 III 56, IV 138 und 141 (Pard. V 113 f.), Statuten von Bari (Pard. VI 624—626 und Alianelli a. O. S 150—154, dazu S 142 f. daselbst Literaturangaben, neuere vollständige Ausgaben von Petroni, Nap. 1860, und Bonazzi, Nap. 1876). Die seerechtlichen Kapitel zeigen byzantinischen Einfluss und Verwandtschaft mit dem pisaner Constitutum usus.

[6] S. aber Laband in der Z f. HR XVII 347 ff. und Racioppi unten Anm 8.

[7] Hier mögen auch die Statuten von Gaëta Erwähnung finden (14. Jahrhundert), s. Alianelli a. O. S 154—169 und dazu S 143 f., auch Pard. V 251 f., dazu S 230.

maritima etc. Ueber die Handschrift s. auch Volpicella im Archivio stor. per le pr. nap. I 782–795.

Ausgaben (nach der Hdschr. a): 1. Napoli 1844 fol. 2. in dems. Jahre von T. Gar im Append. all' Arch. stor. ital., Fir., S 253—289. 3. von G. d'Addosio im Cenno storico del diritto di commercio, Nap. 1860, S 77—94. 4. de la Primaudaie, Etudes sur le commerce au moyen âge, Paris 1848, S 305—317. 5. Laband in der Z f. HR VII 303—337. 6. Alianelli a. a. O. S 100—136. 7. Twiss IV 1—51. 8. Camera a. a. O. S 210—217 und dazu die Varianten der Hdschr. b S 537 Anm 1.

Literatur: G. Amorosi, Lettera villareccia sulle Tavola Amalfitana, Nap. 1829. Pard. I 142 ff., V 223–229, VI 481. Ders., Us et coutumes II 559. Holtius, Geschied- en Regtskundige Verhandelingen, Utr. 1851, S 251 ff. (auch in den Abhandlungen übersetzt von Sutro S 221 ff.). Laband a. a. O. S 296—303 und in den zahlreichen Anmerkungen. Alianelli S 67–99. Laband in der Z f. HR XVII 346—349. Twiss IV S VII—XIV. M. Camera a. a. O. S 207–209. Racioppi[8] im Arch. st. nap. IV 255—290.

2. Die staatliche Gesetzgebung äussert sich theils im Erlass von materiellrechtlichen Bestimmungen (Pard. V 252—257, vgl. Alianelli S 233 ff.), noch mehr aber in Verordnungen über die Rechte und Pflichten der Admirale.

Sechs neapolitanische Texte zwischen 1239 und 1519 bei Alianelli S 173 bis 230, Verordnung für Sicilien zwischen 1298 und 1300 in den Miscellanea di storia italiana X 161–165, vgl. S 42—45, vom J. 1399 bei Pard. V 237 ff.

III. Pisa. Zu den ältesten und wichtigsten Seegesetzgebungen gehört die der Pisaner, welche schon im Jahre 1081 geschriebene Seegesetze hatten; dieselbe scheint im früheren Mittelalter im Westen weitere Verbreitung erlangt zu haben, insbesondere hat eine Einwirkung auf Marseille stattgefunden. Von Bedeutung ist auch, dass

[8] Dieser Schriftsteller kommt zu folgendem Resultat (S 287): L'antica Tabula, della seconda metà del XIII secolo, non ebbe (quali oggi esiste) che un ventuno articulo. Nel seculo XIV altri usi e consuetudini marittime della città vi si aggiunsero in nuovi articoli italici: ed altri articoli, tratti se non dal Consolato di mare certo da altri fonti catalane, vi si innestarono nel secolo XV; finchè i nuovi bisogni del commercio marittimo, combattuto da corsari barbareschi e dalle stesse potenze cristiane inimiche della Spagna, non obligarono a nuove aggiunte di usanze e discipline marittime nel secolo XVI (die oben erwähnten Istruttioni). Ein Hauptargument für die Entstehung der lateinischen Kapitel nach 1274 (dem Entstehungsjahre der Consuetudines civitatis Amalphae) soll in cap. 23 liegen, nach welchem die Gewinnvertheilung prout est consuetum erfolgen soll: über die Art dieser Vertheilung gebe nämlich cap. 14 der Consuetudines (bei Alianelli S 136 = cap. 19, bei Camera S 465) Auskunft. Diese Ansicht ist völlig unhaltbar, denn die Tabula handelt von der colonna, die Consuetudines aber von der commanda (s. oben § 2 zu Anm 15 ff.). Die Art der Gewinnvertheilung ergiebt sich übrigens aus den cap. 4, 5 und 9 der Tabula.

die pisanischen Rechtsquellen uns in sehr alten officiell benutzten Handschriften erhalten sind [9]. Am wichtigsten sind die Bestimmungen des Constitutum usus vom J. 1161 (Auszug bei Pard. IV 569 ff., vollständig bei Bonaini, Statuti inediti della città di Pisa II 1870 S 813—1026), sodann Breve curiae maris, lateinische Redaction vom J. 1298 bezw. 1305 (im Auszug bei Pard. IV 585 ff., vollständig bei Bonaini l. c. III 345—445), italienische Recension vom J. 1343 (urspr. von 1322) bei Bonaini III 446—584, dazu verschiedene Einzelverordnungen bei Bonaini III 585 ff., insbesondere eine V von 1335 in Betreff der scrivani de le galee (ibid. III 602—606), vgl. auch noch die Bestimmungen des Breve Pisani communis von 1286, I 21. 98. 145, II 3, III 72 bei Bonaini I 55 ff., und die Redaction von 1313 bei Bonaini II 11 ff. Pisanischen Ursprungs sind ferner:

1. Breve portus Kallaretani vom J. 1318, abgedr. Pard. V 284 bis 315, Monumenta historiae patriae X 644—659, Bonaini II 1083 ff.

2. Statuten von Sassari von 1316, Auszug bei Pard. V 281—284, vollständig bei Tola, Cod. della rep. di Sassari, Cagliari 1850, und Monumenta historiae patriae X 509 ff.

Literatur: Raumer in den Abhandlungen der Berl. Akademie, histor. phil. Classe 1827 S 189—200. Pard. IV 545 ff. Twiss III S XXVIII ff., auch S LXXXV, besonders aber Bonaini speciell II S XX f., III S IX ff.

IV. Genua. Aeltestes bekanntes Gesetz vom J. 1154 (Mon. hist. patr. VII n. 199), sodann seerechtliche Bestimmungen in den Statuten von Pera [10], vor 1300, theilweise viel älter (Auszug bei Pard. VI 587—595, vollständig edirt von V. Promis in den Miscellanea di storia italiana XI 515 ff.), später viele einzelne Verordnungen, welche meist das öffentliche Recht betreffen (vgl. Pard. IV 439 ff.): dieselben wurden gesammelt durch das Officium Gazariae, eine Administrativ- und Justizbehörde (seit 1313), welche auch selbst Verordnungen in Seesachen zu erlassen befugt war. Gedruckt sind zwei Redactionen dieser Sammlungen:

a. Eine aus der Mitte des 14. Jahrhunderts ed. Sauli, Mon. hist. patr. II 299—430, s. auch de la Primaudaie a. a. O. S 332 bis 367.

b. Redaction von 1441 bei Pardessus IV 458—524.

[9] Die älteste erhaltene Handschrift stammt vom Jahre 1233.

[10] Einzelne Bestimmungen über die Seehandelsgesellschaften enthält schon das sog. Fragment Datta, publicirt auch von Desimoni in den Atti della società ligure I 76 ff.

Verloren ist eine Redaction von 1403 (nach Pardessus), wenn dieselbe nicht in den von Bensa a. O. S 283 f. erwähnten zwei Handschriften des Officium maris bzw. Officium provisionis maris von 1402 und 1408 enthalten ist. Einzelne seerechtliche Bestimmungen enthalten auch die Statuten von 1316, 1414 u. s. w., ferner die Criminalstatuten von 1556 und die Civilstatuten von 1588. Die genuesische Gesetzgebung war maassgebend für Albenga[11] (Pard. IV 544), Savona (Pard. VI 595 f.), Levante (Pard. VI 596 f. und Manzoni I 233 f.) und Bonifacio (Pard. VI 595—600, vollst. bei Gregori, Statuti civili e criminali di Corsica, 1843), namentlich die Statuten der letzteren Stadt, wiewohl formell aus neuerer Zeit, enthalten materiell altes genueser Recht.

Literatur: Pard. IV 524—534 und überhaupt Lastig, Entwicklungswege und Quellen des Handelsrechts, insbes. S 201 ff., ferner Bensa, Della giurisdictione mercantile in Genova nel medio evo im Arch. giuridico XXVII 281 ff.

C. Südfrankreich. Seerechtliche Bestimmungen enthalten:

1. Die Statuten von Arles, angeblich vom J. 1150, cap. 105, 122 f., 140, 144, bei Pard. IV 251 f. und bei Giraud, Essai sur l'histoire du droit français au moyen âge.

2. Montpellier: zwei Bestimmungen aus dem 13. Jahrhundert bei Pard. IV 253 ff.; ein lateinischer Text der V über die commandae bei Germain, Hist. du commerce de Montp. II 98 Anm 1. Vgl. auch Petit Thalamus ed. St. Paul (Montpellier 1836).

3. Die älteren Statuten von Marseille vom J. 1228 (abgedruckt bei Méry et Guindon, Hist. de Marseille I 327 ff.) sind nur für das öffentliche Seerecht und die Handelsgeschichte von Bedeutung, dagegen enthalten die neueren Statuten (zwischen 1253 und 1255) ausführliche Bestimmungen über privatseerechtliche Verhältnisse, namentlich in Buch IV. Abgedruckt bei Pard. IV 256—283, vollständig bei Méry et Guindon Band II u. fgde. Vgl. dazu Pard. IV 235—239.

D. Das östliche Spanien.

I. Gesetzgebung der Könige von Arragonien:

1. Bestimmungen in den alten Fueros von Valencia, angeblich vom J. 1250, in der jetzigen Gestalt zwischen 1292 und 1301, Ausgaben 1482 und 1547, über die Handschriften und die Geschichte s. Oliver, Historia del derecho en Cataluña etc., 1876 ff., I 305—338. 433 ff.; die seerechtlichen Bestimmungen bei Pard. V 333—338.

[11] Vgl. jetzt auch G. Rossi, Storia della città e diocesi di Albenga, 1870.

2. Codigo de las Costumbras de Tortosa, in der jetzigen Gestalt zwischen 1279 und 1294 aufgezeichnet, s. oben § 6 Anm 2, ferner Oliver a. O. I 119—138; Ausgabe 1539, danach von Oliver in B IV des citirten Werks und von Ramon Foguet Barcel. 1878 ff. edirt, vgl. dazu Oliver III 226—307[12].

3. Verordnungen, insbes. für Barcelona des Königs Jakob I. vom J. 1258 (Handschr. im Liber viridis I. von Barcelona) und des Königs Peter IV. vom J. 1340 (in den Handschr. und Ausgaben des Consulats)[13], und viele einzelne Verordnungen, abgedruckt bei Pard. V 339 ff.

4. Consularreglement für Valencia (zwischen 1336 und 1343). Dasselbe wurde nicht nur in den meisten Seestädten Spaniens recipirt, sondern auch mit dem Consulat der See in Verbindung gebracht und ist daher später Quelle des gemeinen Seerechts geworden. Abgedruckt bei Capmany, Codigos I 321—339, Pard. V 374—393 und Twiss IV 449—495.

II. Verordnungen des Magistrats von Barcelona. Davon betrifft eine vom J. 1343 den Frachtvertrag (Pard. V 371 ff.), zwei andere von 1435 und 1436 die Schiffspolizei (Pard. V 487—493. 504—506), während die wichtigsten die Seeversicherung regeln[14].

E. Die Königreiche Jerusalem und Cypern. Von grösstem Interesse sind die seerechtlichen Bestimmungen der Assisen von Jerusalem, namentlich auch deshalb, weil dieses Gesetzbuch auf rein germanischer Grundlage beruht und insofern im Gebiete des Mittelmeeres eine vereinzelte Erscheinung bildet. Die Kapitel 40—46 (bzw. 43—49) der Assisen de la Court des Bourgois sind besonders herausgegeben von Pardessus I 275—282, vgl. dazu S 261—274, besser von Twiss IV 498—518 (nach der münchener Handschrift unter Benutzung anderer, auch griechischer Texte), vgl. dazu IV S XVI—XX. XCVI—CX. CXLIX—CLI. Vollständige Ausgaben von Kausler 1839, Foucher 1839 und Beugnot 1841—1843[15].

[12] Eine ältere Redaction der Costums von Tortosa vom J. 1272 ist neuerdings im Original aufgefunden worden, s. Oliver IV S XXI Anm 1. Ob sich in derselben seerechtliche Bestimmungen befinden, vermag ich nicht anzugeben.

[13] Diese beiden Verordnungen sind von bedeutendem rechtsgeschichtlichen Interesse wegen ihrer Beziehungen zum Consulat, s. § 6 Anm 2. Von den übrigen Verordnungen behandeln die meisten die Caperei.

[14] Ueber dieselben s. Reatz, Geschichte des europ. Seeversicherungsrechts I 57—169.

[15] Ueber die Assisen überhaupt und eine armenische Uebersetzung derselben s. noch Brunner in HRLex 4. Aufl. I 284.

§ 8. B. Der Westen und Norden Europas.

I. Gemeinrechtliche Quellen.

I. Oleronsches Seerecht. Auf der Insel Oleron, welche seit den ältesten Zeiten für den Wein- und Salzhandel von Bedeutung war, entstand, wahrscheinlich im 12. Jahrhundert, im Anschluss an die Rechtsprechung des dortigen berühmten Seegerichtshofs, eine Sammlung von seerechtlichen Urtheilen, welche im Laufe der Zeit im ganzen Westen und Norden Europas Verbreitung finden und gewohnheitsrechtlich recipirt werden sollte. Man muss folgende Redactionen unterscheiden:

A. Die älteste Redaction — von Twiss die gascognische genannt — enthält 24 Urtheile. Es giebt von derselben Handschriften in rein französischer Sprache, solche mit Beimischung gascognischer Wörter, solche vollständig in gascognischem Dialekt, endlich alte castilische und vlämische Uebersetzungen. Ein um 10 Artikel erweiterter Text ist uns in drei in England befindlichen Handschriften aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts erhalten: die Zusatzartikel sind auf die Rechtsprechung des Admiralitätsgerichts zurückzuführen [1].

B. Die zweite Hauptredaction ist von Twiss die normannisch-bretonische genannt worden, weil die Handschriften und Drucke derselben ausschliesslich im nördlichen Frankreich entstanden sind. Sämmtliche Texte unterscheiden sich von denen unter A durch Veränderung des Schlusssatzes in Artikel 9. Die Handschriften enthalten einen Zusatz zu Artikel 4 und im ganzen 27 Artikel, ebenso die älteren Drucke. Einen um 20 Artikel vermehrten Text gab Pierre Garcie bald nach dem Jahre 1483 in seinem Werke: Le grand routier de mer heraus, welches mehrere Auflagen erlebte, auch ins Englische übersetzt wurde. Mit dieser Redaction stimmt dann der Text überein, welchen Cleirac in seinem Werke: Us et coutumes de la mer veröffentlichte, und durch diesen, welcher in fast alle lebenden Sprachen übersetzt worden ist (Pardessus I 321 f.), wurden dann die älteren Redactionen für längere Zeit verdrängt.

Handschriften: Ueber dieselben vgl. Pardessus I 320 f., VI 485 f.; Twiss I S LXXXII, II S LXXXIV f., III S LXXXII f., ferner I S LX Anm 3

[1] Vielleicht auch auf die Gesetzgebung der englischen Könige, vgl. Rymer, Foedera (ed. 2) I 2 S 654; Pardessus IV 204 und Liber albus gildh. London. ed. Riley I 490—492.

und S LXI Anm 1, ferner St. Maur in der Revue de législation française et étr. 1873 S 163 ff.

Literatur: Pardessus I 283–322, VI 485 f. Wildschut, De consulatu maris S 17–21. Twiss I S LVII ff., II S XLVII ff. LXXIX ff., III S XI ff. Wagner in der Z f. HR XXVII 652 ff.

II. Das wisbysche Seerecht. Die unter diesem Namen bekannte Compilation, welche bis in dieses Jahrhundert von praktischer Wichtigkeit war, hat eine so wunderliche Entstehungsgeschichte, wie kaum eine andere Rechtsquelle. Man muss dabei folgende Stadien unterscheiden:

1. Auf dem Hansetage zu Lübeck am 15. Mai 1407 wünschten Abgeordnete des deutschen Kaufmanns zu Brügge den Erlass einer Ordinancie, welche die havarie-grosse-Verhältnisse regeln sollte. Die Rathssendeboten der Städte verwiesen die Interessenten auf den Weg vertragsmässiger Festsetzungen [2], und es wurde darauf ein Entwurf, welcher indessen auch das übrige Privatseerecht regelte, wie es scheint, unter Beirath einer hansischen Gesandtschaft in demselben Jahre in Amsterdam festgestellt und sodann mit einigen Abänderungen von dem brügger Contor angenommen. Zu gleicher Zeit wurden auch die 24 ältesten Artikel des oleronschen Seerechts, welche schon im 14. Jahrhundert von dem Seegerichtshof zu Damme in vlämischer Uebersetzung recipirt worden waren, die sogenannten Vonnesse von Damme, jener Ordinancie beigefügt. Diese beiden Bestandtheile bilden das sogenannte Waterrecht, welches in zwei Redactionen vorhanden ist:

a. Die Redaction für das brügger Contor: hier steht die um drei Artikel vermehrte Ordinancie voran und die ebenfalls vermehrten Vonnesse sind beigefügt [3].

b. Der Entwurf, in welchem zuerst die Vonnesse kommen, an welche sich dann „die Ordinancie, die die schipheren und koplude met malcanderen begheren van schiprecht“, anschliesst [4]. Dieser Entwurf

[2] Die interessante Stelle lautet: Item alse de copman beghert umme ene reddelike ordinancie to ramende, umme dat gud, dat geworpen wert, to gelden: dat de coplude sik des vordregen mit den schipperen, wenneer se de schepe winnen (Hanserecesse A V Nr 392 unter 26 sub 6).

[3] Die officielle Ausfertigung aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts hat sich mittlerweile im Stadtarchiv zu Köln wiedergefunden. Die Beschreibung Lappenbergs ist ungenau, wenn anders ihm diese Handschrift überhaupt vorgelegen hat, was zweifelhaft ist. Grösstentheils stimmt sie mit der von mir beschriebenen lübecker Handschrift überein. Z f. HR XXVII 412 ff. Dieser Redaction gehört auch die Handschrift im Stadtbuch von Stavern an, s. Telting a. O.

[4] In der Mitte zwischen diesen beiden Redactionen steht eine Handschrift der Ordinancie allein im ältesten Privilegienbuche der Stadt Amsterdam. Diese

ist in den meisten Seestädten, auch solchen, welche dem Hansebunde nicht angehörten, im Laufe des 15. Jahrhunderts gewohnheitsrechtlich recipirt worden.

2. Das Waterrecht erhielt während des 15. Jahrhunderts mannichfache Fortbildung, so wurden der Ordinancie noch weitere drei Rhedereiverhältnisse betreffende Artikel hinzugefügt. Auch war es üblich, dass wichtigere Entscheidungen der Seegerichtshöfe in den Handschriften hinzugefügt wurden, und im Gebiete der Ostsee geschah dasselbe mit den älteren Bestimmungen des lübischen Rechts, welche seerechtliche Verhältnisse regelten. Von solchen vermehrten Redactionen des Waterrechts mögen hier zwei erwähnt werden:

a. Eine derselben verdankt ihre Entstehung der Judicatur des königsberger Raths: hinzugefügt sind sechs lübische Artikel und mehrere Entscheidungen jenes Gerichtshofs zwischen 1522 und 1538; ein Abdruck findet sich in J. L. L'Estocq, Auszug der Historie des allgemeinen und preussischen Seerechts, Königsberg 1747, S 73—88; über die Handschriften vgl. Güterbock a. O.

b. Handschriftlich weit verbreitet ist eine Redaction, welche nur den ursprünglichen Text des Wasserrechts[5] enthält, woran zum Schluss zwei lübische Artikel gehängt sind.

3. Eine solche Handschrift, vor welche jedoch zufällig 14 weitere lübische Artikel seerechtlichen Inhalts geheftet waren, benutzte Gotfried von Gemen, als er im Jahre 1505 in Kopenhagen die erste Ausgabe veranstaltete. Wahrscheinlich weil jene Handschrift bei dem Seegerichtshof in Wisby in officiellem Gebrauch gestanden hatte, fügte er zum Schluss die Bemerkung hinzu: „Hyr eyndet dat gotlansche water recht dat de gemeyne kopman vnde schippers geordineret vnde

Handschrift, von der ich nicht wusste, dass sie noch existire, da sie von Biben und den Tex nicht berücksichtigt worden ist, ist neuerdings abgedruckt bei Ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam II 2 Anhang B und danach bei Goudsmit a. O. I 176—184 (vorher schon bei Pardessus I 418—424 nach Waagenaar), vgl. Pijnacker Hordijk in Nieuwe Bijdr. tot R. en W. N. R. V 1879 S 4. Amsterdam wird in derselben nur in Art. 17 erwähnt, 11 mal hat sie die Lesarten der brügger Redaction, 8 mal die des Entwurfs, während sie 4 mal vermittelt. Formell erscheint sie als Entwurf. Es geht hieraus hervor, dass sie einen revidirten Entwurf enthält, und ferner, dass die Ordinancie unmöglich von der Stadt Amsterdam ausgegangen sein kann, sonst müsste der Name Amsterdam ebenso oft vorkommen, wie in den Handschriften, die den ersten Entwurf enthalten. An diese Handschrift (wahrscheinlich ist sie aus dem Jahre 1412) schliesst sich an der Text im groninger Oldermannsbuch (ed. Feith 1850), vgl. auch Feith, De gildis Groninganis, Gron. 1838, S 77 ff. und Goudsmit I 137 ff. Dasselbe enthält noch drei hamburgische Artikel.

[5] Den ersten Entwurf.

ghemaket hebben to wisby, dat sik alle man hyr na richten mach", und gab dadurch Veranlassung, den Entstehungsort der Sammlung nach Wisby zu verlegen, wozu dann sehr bald der Glaube an ein hohes Alter derselben hinzutrat. Die späteren Drucke in plattdeutscher und holländischer Sprache unterscheiden sich von der editio princeps dadurch, dass von den vorangehenden lübischen Artikeln zwei weggelassen sind, während andererseits die sechs Zusatzartikel zur Ordinancie aufgenommen worden sind. Ob die plattdeutschen Drucke auf Grund der holländischen veranstaltet sind, wie Schlyter annimmt, ist zweifelhaft, seitdem die Existenz eines holländischen Drucks vor 1532 durch Holtius und de Wal in begründeten Zweifel gezogen worden ist.

Handschriften und Ausgaben: 1. Vonnesse von Damme, Handschrift im Purpurbuch von Brügge (zw. 1350 und 1380), abgedruckt bei Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte I, App. S 86—93; Pardessus IV 19—29; Schlyter, Corpus juris Sueogotorum antiqui VIII S 425—450; Twiss IV 302—333; die Vonnesse allein noch in einer Handschrift des lübischen Rechts (15. Jahrhundert), jetzt im lübecker Staatsarchiv, s. Hach, Das alte lübische Recht S 136 f., und in einer königsberger Handschrift von 1539, s. Güterbock a. O. S 17 f. 2. Die Ordinancie allein in den Anm 4 besprochenen und zwei unvollständigen Handschriften. 3. Waterrecht. Ueber die Handschriften s. Z f. HR XXVII 400 ff.; ferner Schlyter S LVI Anm 46; Twiss IV 352 Anm 3; de Geer in Nieuwe Bijdr. tot R. en W. N. R. IV 35; Pijnacker Hordijk, Rechtsbronnen van Zutphen S XXI; J für niederdeutsche Sprachforschung, Jahrg. 1881 (Deiter); Telting, Het Oud. Friesche Stadtrecht, 1882, S 21 ff. und Molengraaff im Rechtsgeleerd Magazijn II 127 Anm 1. Ausgaben: von den Tex in Bijdragen tot Regtsgeleerdheid etc. V 40—62. 178—208 (nach 9 Texten), danach die Ordinancie bei Pardessus IV 29—37, die Vonnesse bei Goudsmit I 167—175 (ohne Varianten, daher werthlos); Schlyter (mit Vergleichung noch anderer Texte) S 425—466; Twiss IV 415—447. 335—355 (nach der ältesten danziger Handschrift); dänische Uebersetzung: Schlyter S 349—370. 4. Gotländisches Wasserrecht: Pardessus I 463—502, am besten Schlyter S 185—258 (danach Twiss IV 53—129). 5. Holländische Version: Schlyter S 259—296 (nach der Ausgabe von 1588, Amsterdam, verglichen mit 20 anderen Ausgaben bis 1740). 6. Wisbysches Seerecht, älteste Ausgabe Lübeck J. Richolff 1537, dann Danzig F. Rhode 1538, Lübeck J. Balhorn 1564 und 1575, Hamburg Jochim Löw 1573, 1589 u. ö., neuere Ausg. bei Pardessus I 503—524, besser Schlyter S 297—348, hochdeutsche Version bei Marquard, De jure mercatorum 1662, Beylagen S 674—687, u. öfter; dänische Uebersetzung Schlyter S 370—408; französische Bearbeitung bei Cleirac, Us et coutumes S 165—185; danach die englische Uebersetzung in „A general treatise of the dominion of the sea", abgedruckt bei Twiss IV 265—284; andere englische Uebersetzung in Sir Balfours Practics, Edinburg (noch nicht untersucht); schwedische Uebersetzung von Hadorph, Stockh. 1689; sonstige Uebersetzungen nach Cleirac.

Literatur (seit Pardessus): Pardessus I 371—385. 405—417. 463—502, IV 1—11, VI 491 f.; dazu Lappenberg in den berliner Jahrbüchern f. die wiss.

Kritik 1828 S 296, 1829 S 180; den Tex in Bijdragen tot Regtsgeleerdheid en Wetgeving III 229—232. 510—519, V 33—39. 170—177; Biben ebendaselbst III 232—261. 469—510; Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte a. O.; Holtius, Geschieds- en Regtsk. Verhandelingen S 217—227; Lappenberg, Hamburgische Rechtsalterthümer S CXLVIII—CLI; Schlyter S XVII—CIX, dazu Goldschmidt in der (heidelberger) Kritischen Z für die gesammte Rechtswissenschaft III 28—56 und Holtius in den Nieuwe Bijdragen tot R. en W. IV 417 bis 431; Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte etc. S 75—80, Beilage 7; Goldschmidt in der Z f. HR I 295—299; Güterbock, De jure maritimo quod in Prussia saeculo XVI. et ortum est et in usu fuit, Regim. 1866, und dazu Goldschmidt in der Z f. HR X 612—614; de Wal, Het Nederlandsche Handelsregt II 8 f. 11 f.; Koppmann in den Hansischen Geschichtsblättern 1872 II 174—180; Twiss IV S XXVI—LXXVII. CXLIV—CXLVII; Wagner in der Z f. HR XXVII 393—416; Goudsmit a. O. S 52—166 (mit Vorsicht zu benutzen); dazu Molengraaff im Rechtsg. Magazijn II 127 ff.

§ 9. II. Particularrechtliche Quellen.

A. Gebiet des oleronschen Seerechts. Da das oleronsche Seerecht schon sehr früh recipirt wurde, sind die particularen Rechtsquellen von keiner hervorragenden Bedeutung.

I. Frankreich.

1. Von communalen Rechtsquellen sind zu erwähnen die Constitutio societatis navium Bajonensium, ein Statut der Schiffergilde von Bayonne aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts, herausgegeben von Lappenberg im Rheinischen Museum für Jurisprudenz VII 249 bis 260 und von Pardessus IV 283—289, sodann die seerechtlichen Bestimmungen einer coutume der Insel Oleron (zwischen 1285 und 1314): Les bons usages et les bonnes costumes et les bons jugemenz de la commune d'Oleron, Auszug bei Pardessus IV 290—294, vollständig bei Twiss II 253—397, vgl. das. S XXI—XXXVIII und Z f. HR XXVII 651 ff. [1].

2. Die staatliche Gesetzgebung beschränkte sich in dieser Zeit auf die Regelung der Gerichtsverfassung, insbesondere der Rechte und Befugnisse des Admirals. Zu erwähnen ist die Ordonnanz König Karls VI. vom 7. December 1373 (oft fälschlich von 1400 datirt), abgedruckt bei Fontanon, Collection des édits etc. III 864 ff., und bei Twiss I 430—442, und die Droitz et Preeminences de Mondit Seigneur Ladmiral aus derselben Zeit, bei Fontanon a. O. und Twiss I 443—452.

II. England. Seerechtlichen Inhalts ist cap. 38 der sog. Gesetze Wilhelms des Eroberers (Pardessus IV 203 u. I 137 Anm 3).

[1] Vgl. noch § 13 B I.

Weitere Bestimmungen enthält das Black book of the Admiralty, eine zum Gebrauche des Lord Admirals bestimmte Sammlung materiellrechtlicher und processualer Vorschriften. Es sind darin aufgenommen die Rollen von Oleron, sodann namentlich zwei Enqueten aus den Jahren 1338 und 1375 (letztere zu Queenborough abgehalten); Auszug bei Pardessus IV 204—210, vollständig herausgegeben nach einer guten Abschrift von Twiss I 1—344 (dazu die Varianten des später wieder aufgefundenen Originals, IV 133—144).

Literatur: Die ungenauen Angaben bei Pardessus IV 194—201 (nach Lüder) sind zu berichtigen nach Twiss I S IX—LXXVII, III S VII—XI, s. auch Z f. HR XXVII 655 ff.

III. Schottland. Hier hat sich die staatliche Gesetzgebung schon ziemlich früh mit der Regelung seerechtlicher Verhältnisse beschäftigt, vgl. namentlich Acta parliamenti Jac. I. c. 138, Jac. III. c. 17, 127 und 130. Interessant sind auch die Bestimmungen der Leges burgorum aus dem 12. Jahrhundert, bei Pardessus IV 219 f., vgl. auch S 201 f.

IV. Das östliche Spanien und Portugal. Seerechtliche Bestimmungen finden sich in dem Fuero real von 1255 (IV 24), ausführlichere in den Siete partidas des Königs Alfons vom Jahre 1266, abgedruckt bei Pardessus VI 15—57. Angeschlossen an die letzteren findet sich eine Uebersetzung des oleronschen Seerechts.

Literatur: Pardessus VI 1—5, I 300 f.; Twiss I S LXVII f., II S LV ff.

B. Gebiet des wisbyschen Seerechts. Dasselbe zerfällt in drei Theilgebiete, das der skandinavischen Staaten, das der Hansestädte und das der Niederlande. In den beiden ersteren Gebieten finden wir in der früheren Zeit, in dem zweiten auch in der späteren, eine reiche particuläre Rechtsentwicklung, deren ältere Elemente indess, soweit sie nicht in das gemeine Seerecht Aufnahme fanden, zum grossen Theile von dem letzteren verdrängt wurden.

I. Skandinavische Seerechtsquellen.

1. Island. Unter allen skandinavischen Seerechtsquellen zeichnen die Bestimmungen, welche in der sog. Gragaas, d. h. der Sammlung isländischen Rechts vor der Unterwerfung des Freistaats unter Norwegen (1262), enthalten sind, sich am meisten durch Originalität und Reichhaltigkeit aus. Die seerechtlichen Stücke sind bei Pardessus III 55—67 (vgl. dazu S 45—52) nach der Ausgabe von Sveinbioernsson, Kopenhagen 1829, abgedruckt, s. jetzt auch die Ausgabe von Finsen, Gragaas, Islaendernes Lovbog i Fristatens Tid,

2 Bde. Kopenhagen 1850, 1870[2]. Dagegen sind die im achten Buche der Jonsbog — im Jahre 1281 angenommen — enthaltenen Bestimmungen grösstentheils dem norwegischen Stadtrecht entlehnt: die seerechtlichen Stücke bei Pardessus III 67—88, vgl. S 52—54, vollständige Ausgabe Akureyri 1858.

2. Norwegen. Einzelne Bestimmungen finden sich in dem älteren Gulathingslög und dem älteren Stadtrecht (Pardessus III 21 f.), dazu jetzt namentlich die seerechtlichen Bestimmungen des älteren Stadtrechts bei Keyser und Munch I 334—336 (nicht bei Pardessus), ausführlichere in dem Landrecht und dem Stadtrecht des Königs Magnus Lagabötir vom Jahre 1274 (abgedruckt bei Pardessus III 22—44 und VI 509 f.).

Literatur: Pard. III 1—20 und Maurer in HEnc. 4. Aufl. S 323 ff. Vollständige Ausgabe in Norges gamle Love ed. Keyser und Munch, 3 Bde. Christiania 1846—1849.

3. Schweden. Seerechtliche Bestimmungen rein skandinavischen Ursprungs finden sich in dem älteren und neueren Stadtrecht, die des ersteren abgedruckt bei Pardessus III 111—113 (vollständig bei Schlyter, Corpus juris Sueogotorum antiqui VI 113—134), Titel 7 des Stadtrechts des Königs Magnus Erikson von 1357 bei Pardessus III 125—133, bei Schlyter a. a. O. XI 225—244[3]. Dagegen sind die seerechtlichen Bestimmungen, welche das in der Mitte des 14. Jahrhunderts[4] aufgezeichnete, in niederdeutscher Sprache erhaltene Stadtrecht von Wisby enthält, nur zum kleineren Theile skandinavischen Ursprungs, während der andere Bestandtheil deutsches (hansisches) Recht enthält[5]. Abgedruckt bei Pardessus III 114—125; Schlyter a. a. O. VIII 131—146; Twiss IV 385—413. Unwichtiger sind die seerechtlichen Vorschriften der Gesetzbücher für Gotland c. 47 und 74

[2] Vgl. K. Maurer in Ersch und Gruber B 77 (1864) S 2—17 (Ausgaben und Handschriften der Gragaas), insbes. S 15, S 23 Anm 93 (Ausgaben der Jonsbog), ferner S 59 ff., insbes. S 60 Anm 8, dazu in HRLex 4. Aufl. S 332 ff.

[3] Seerechtliche Bestimmungen auch in den Fragmenten des Stadtrechts von Söderköping (ed. Klemming in den K. Vitterhets Historie och Antiquitets Akademiens Handlingar XXV 273—286).

[4] Um 1344, s. Hans. Urk. B. III 17 Anm 1.

[5] Eine Untersuchung der Quellen des Stadtrechts von Wisby fehlt noch, ist aber äusserst wünschenswerth, s. jetzt von Amira, Altschwedisches Obl. Recht S 7 f. 159 f. 165 ff. 209 f. 212. 216, 4. 222. 250, 9. 253, 7. 325, 2. 331, 2. 337. 363, 4. 454, 2 und 3. 463 f. 477, 6. 499. 502 f. 571, 3. 573, 8 (?). 574, 1. 576 f. 636, 1. 640, 5 und 6. 646, 2. 647, 1. 650, 2. 652, 1, 5 und 6. 653, 1 und 6. 669 f. 679 f. 714, 3. 748, 6; auch meine Beiträge zum Seerecht S 7 und 19.

(Schlyter a. a. O. VII 76 und 84, deutsche Version ebendas. S 151 und 161) und Schonen c. 156 f. (Schlyter a. a. O. IX 148 f.; die Bearbeitung des Erzbischofs Andreas Suneson c. 101, ebendas. S 321, auch Hansisches Urk. B. I Nr 1363).

4. Dänemark. Unter dem Titel „Dänisches Wasserrecht des Königs Johann vom Jahre 1508“ ist uns eine Version der seerechtlichen Bestimmungen des neueren schwedischen Stadtrechts überliefert, welche indess wahrscheinlich niemals gesetzliches Ansehen genossen hat. Herausgegeben von Kolderup-Rosenvinge, En dansk Söret fra 16 Aarh., Kopenh. 1830 (auch in Band VI des Nye danske Magazin), bei Pardessus III 234—241, vgl. S 220—225. Aelteren Ursprungs sind die Bestimmungen einzelner Stadtrechte:

a. Stadtrecht von Schleswig (zwischen 1253 u. 1257) cap. 53 bis 62 bei Pardessus III 229—231, Hansisches Urk. B. I Nr 1362, s. jetzt Thorsen, De med Jydske lov beslaegtede gamle Slesvigske stadsretter S 9 ff., vgl. Hasse, Das schleswiger Stadtrecht S 57 ff.

b. Stadtrecht von Flensburg (von 1284) cap. 84—93: Pardessus III 231 f.; Thorsen a. a. O. S 70 ff.; Hans. Urk. B. I Nr 1373; Diplomatarium Flensburgense II 868 ff. und öfter.

c. Stadtrecht von Hadersleben (von 1292) cap. 32—34: Pardessus III 233 f.; Thorsen a. a. O. S 233 ff.; Hans. Urk. B. I Nr 1374.

d. Stadtrecht von Apenrade (von 1284) cap. 85—95 und Schraa derselben Stadt (von 1335) cap. 39 und 41, bei Pardessus III 232 f.

Ferner sind zu vergleichen die Bestimmungen der Stadtrechte von Roeskilde und Kopenhagen (im Hansischen Urk. B. I Nr 1365 f. 1375) und die Bestimmungen des Jydske lov III 61 und 63 (ebendas. I Nr 1364).

II. Hanseatische Seerechtsquellen. Abgesehen von einzelnen Bestimmungen, welche den Beschlüssen des gemeinen deutschen Kaufmanns im Auslande ihre Entstehung verdanken — namentlich die der ältesten Schraa von Nowgorod aus der Mitte des 13. Jahrhunderts (Pardessus III 528 f.; Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch. des Ursprungs der deutschen Hansa II 16 ff.; Lüb. Urk. B. I 700 ff.) und der Beschluss der deutschen Kaufleute zu Wisby vom 24. Juni 1287 (Hans. Urk. B. I Nr 1024; Livl. Urk. B. I Nr 518) —, lässt sich der Ursprung des ältesten hanseatischen Seerechts auf einzelne Städte zurückführen.

1. Hamburger Schiffrecht. Dasselbe ist im 13. Jahrhundert, vielleicht in den Hansen, welche die Hamburger in Utrecht und

Ostkerken (Flandern) hielten, entstanden und hat mannichfache Wandelungen durchgemacht. Es wurde übertragen auf Bremen und Riga, in modificirter Form in Lübeck recipirt. Man kann folgende Redactionen unterscheiden:

a. Die ältesten Bestimmungen sind uns erhalten in einem hamburger Weisthum nach Lübeck (um 1259), gedruckt: Sart.-Lappenberg a. O. II 75 f.; Hamb. Urk. B. I Nr 616; Lüb. Urk. B. I Nr 260; Hans. Urk. B. I Nr 558, auch bei Pardessus III 332.

b. Redaction in dem hamburgisch-rigischen Recht[6]. Napiersky, Die Quellen des rigischen Stadtrechts, Riga 1876, S 123 bis 127, dazu S XLI—XLIV, auch bei Pardessus III 505—508.

c. Hamburger Statuten von 1292, mit späteren Zusätzen, bei Lappenberg, Rechtsalterthümer S 75—86, dazu S CXXXVII bis CXLVII, auch bei Pardessus III 337—349.

d. Bremer Redaction bei Oelrichs, Sammlung der bremischen Gesetzbücher (1771) S 291 ff.; Pardessus III 317—322 (ein Artikel weniger); weiter mitgetheilt an Oldenburg (Statuten von 1345 bei Oelrichs a. a. O. S 828—830).

e. Jus maritimum Lubecense in usum Osterlingorum (enthalten im Copiar des Albrecht von Bardewyk)[7] vom 8. März 1299, gedruckt bei Pardessus III 404—415; Lübisches Urk. B. II 83—89; Twiss IV 357—383 (zu Art. 32 vgl. noch die Bestimmung des lübischen Rechtscodex für Kolberg von 1297 bei Riemann, Geschichte von Kolberg, 1873, S 104).

f. Im Jahre 1497 wurde das ältere hamburger Schiffrecht mit einzelnen Bestimmungen des Wasserrechts und des Pandektentitels ad legem Rhodiam zu einem Ganzen verarbeitet und so als Theil P des Stadtrechts publicirt, abgedruckt: Pardessus III 350—363, besser bei Lappenberg a. a. O. S 306—320, vgl. dazu S CXLVIII ff.

2. Lübische seerechtliche Bestimmungen. Die ältesten Codices des Stadtrechts enthalten nur zwei seerechtliche Bestimmungen, allmählich werden dieselben zahlreicher, im Anfange des 14. Jahrhunderts wird eine besondere Verordnung über das Verhältniss zwischen Schiffer und Mannschaft erlassen (abgedruckt: Lüb. Urk. B. III Nr 112;

[6] Hieran schliesst sich die Redaction in den umgearbeiteten rigischen Statuten (um 1300), bei Napiersky S 194—200, vgl. S LXXVI und LXXXV, auch bei Pardessus III 508—515.

[7] Im Stadtarchiv zu Köln befindet sich eine Abschrift im hansischen Privilegienbuch des 15. Jahrh. auf Pergament, fol. 199 nebst vlämischer Uebersetzung, so Höhlbaum, Hans. Urk. B. I 428 Anm 2. Dieselbe ist noch nicht benutzt worden.

Hans. Urk. B. II Nr 667), welche bald Verbreitung im Gebiete der Ostsee, und nachdem sie mit einer Anzahl jener älteren Bestimmungen in das wisbysche Seerecht Aufnahme gefunden hatte, eine noch weitere erhielt. Einzelne Bestimmungen finden sich auch in der zweiten Schraa von Nowgorod (um 1290), bei Pardessus III 529 f.; Lüb. Urk. B. I 708 und 710. Vgl. noch Pardessus III 399—404. 415—425; Twiss IV 285—299; Hach, Das alte lübische Recht (an verschied. Orten), auch Pauli, Lübeckische Zustände im Mittelalter III 85—97.

3. Bremen. Einige Originalbestimmungen bei Pardessus III 322—325, vgl. auch Corpus constitutionum Oldenburgicarum S 293 f.

4. Das Ordensland.

a. Urtheile des danziger Raths in den Handschriften des Wasserrechts, abgedruckt z. Th. bei Pardessus III 461, z. Th. von Holtius mit werthvollen Bemerkungen in den Nieuwe Bijdragen tot R. en W. III 5—25, z. Th. von Goldschmidt in seiner Z I 295 ff.; weitere bei Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte S 76 f. Seerechtliche Bestimmungen der Willkür von 1455 bei Pardessus III 463—468.

b. Urtheile des Raths zu Königsberg, bei L'Estocq a. O. S 86—88, s. oben § 8 II 2 a.

c. Von Wichtigkeit ist auch das vom deutschen Orden erlassene Weichselfahrerrecht[8]: 1. vom Jahre 1375, gedruckt Cod. dipl. Warmiensis II Nr 502; Töppen, Akten der Ständetage I 35; 2. erweiterte Redaction von 1385: Voigt, Cod. dipl. Pruss. IV Nr 32; Hanserecesse A III Nr 185; Töppen a. a. O. I 38 f.; 3. in der Landeswillkür von 1420, Art. 44—52: Töppen I 347 ff.[9].

5. Bestimmungen der Hanserecesse. Diese beschäftigen sich in der älteren Zeit fast ausschliesslich mit dem öffentlichen Seerecht, erst seit dem 15. Jahrhundert auch mit dem Privatseerecht. Eine ziemlich vollständige Sammlung der in Betracht kommenden Bestimmungen giebt nach Mittheilungen Lappenbergs Pardessus II 455—487, VI 497—504, jetzt besser in den Hanserecessen, herausgegeben von Koppmann (A), von der Ropp (B) und Schäfer (C). Von geringerer Wichtigkeit sind Recess von 1358 A I Nr 212 sub 2,

[8] Ueber eine Verbindung dieser Rechtsquelle mit seerechtlichen lübischen Bestimmungen s. Güterbock a. O. S 33 f.; Steffenhagen, Deutsche Rechtsquellen in Preussen 1875 S 79 f. und S 6 f., auch Neumann im elbinger Programm von 1847.

[9] Vgl. hiermit die gemeinsam von Stettin und Frankfurt erlassene Verordnung über die Oderfahrt vom 1. Sept. 1354 bei Riedel, Cod. dipl. Brandenb. I 23 Nr 103 und Hans. Urk. B. III Nr 302 f.

vgl. III Nr 381 sub 2 und I Nr 510 sub 11, 4 (nur Entwurf, bei Pardessus Recess von 1369); Recess von 1365 A I Nr 356 sub 10, vgl. ibid. Nr 374 sub 12 und Nr 376 sub 16; Recess von 1378 A II Nr 156 sub 23 (besonders verkündigt in Bremen, Pardessus III 324 f.); Rec. von 1380 A II Nr 220 sub 18 und 19; Rec. von 1382 A II Nr 254 sub 13 und 17; Rec. von 1391 A IV Nr 38 sub 22; die Recesse von den Jahren 1412, 1417, 1418 bei Pardessus, Rec. vom 5. Juni 1434 B I Nr 321 sub 13 f. 20—22. 29 f.; Verordnung vom Mai 1435 über das Verhältniss von Schiffern und Schiffskindern, erlassen zu Sluys durch Heinrich Vorrath und Abgeordnete des brügger Contors (bei Pardessus Recess vom October 1434) B I Nr 396; Rec. von 1441 B II Nr 439 sub 22—24. 29 f.; Rec. von 1442 B II Nr 608 sub 14 f. 18. 23; Rec. von 1454 B IV Nr 248 sub 30, vgl. Nr 196 sub 10, und von 1470 bei Pardessus. Wichtiger sind die seerechtlichen Bestimmungen der beiden Recesse von 1447 B III Nr 258 sub 30 bis 37. 40. 54 f. 63—65. 79. 81 f. 88 f. 91—95. 99 und von 1482 C I Nr 367 (in 24 Artikeln, vgl. dazu den Entwurf Nr 318, ferner Nr 303 sub 31 f., 317, 321, 334 sub 36—38, 356 und 365 sub 15). Die Bestimmungen derselben sind als Ergänzungen des Wasserrechts zu betrachten und finden sich auch in Handschriften desselben [10].

III. Niederländische Seerechtsquellen.

1. Eine sehr wichtige Rechtsquelle sind die seerechtlichen Bestimmungen, welche sich in den beiden Stadtbüchern der Stadt Kampen, dem Boeck van Rechten und dem Gulden Boeck, finden und grösstentheils der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts entstammen. Sie sind herausgegeben (von Nanninga Uitterdijk) in Overijsselsche Stad-, Dijk- en Markeregten I 1, Zwolle 1875. Vgl. dazu eine Inauguraldissertation von Pijnacker Hordijk (mir nicht zugänglich), Goudsmit a. O. S 294—311 und Molengraaff im Rechtsg. Magazijn II 135.

2. Weniger für das materielle Seerecht, welches aus der Fremde recipirt wurde, um so mehr aber für den Betrieb des Seehandels und Gerichtsbarkeit und Prozess von Bedeutung ist das Oldermansboek von Groningen von 1439, herausgegeben von Feith 1850. Ueber dasselbe vgl. Nitzsch in den Monatsberichten der berliner Akademie 1879 S 22 f., 1880 S 396 ff., s. auch oben § 8 Anm 4. Eine Handschrift besitzt die Bibliothek des Reichsgerichts in Leipzig.

[10] S. Z f. HR XXVII 411, auch Holtius in den Nieuwe Bijdr. tot R. en W III 10.

3. Von nicht gerade grosser Bedeutung sind folgende ältere Bestimmungen:

a. Keure von Antwerpen vom J. 1292 Art. 135—139 (van den Sciplieden), in Mertens und Torfs, Geschiedenis van Antwerpen II 473 f. und in den Coutumes de la ville d'Anvers, ed. de Longé I 50—52, s. auch S 74 (Bestimmung von 1383 über das Löschen von Gütern).

b. Statuten der Schiffergilde zu Deventer vom 13. Febr. 1323 (jetzt im Hans. Urk. B. II Nr 398).

c. Stadtbuch von Zütphen § 28 (14. Jahrh.), ed. Pijnacker Hordijk 1881, S 55.

d. Haarlem, Bestimmung von 1390 bei Pardessus IV 151 f.

e. Enkhuizen: Keure aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrh., Art. 12—14. 33. 48, herausgegeben in den Nieuwe Bijdragen tot R. en W. N. R. IV 1 ff.

f. Dordrecht. Einzelnes in: De oudste rechten der Stad Dordrecht, ed. Fruin 1882, s. darüber Goudsmit a. a. O. S 459—464. Ferner mögen schon hier erwähnt werden eine dordrechter Verordnung vom Jahre 1533 über den Verkauf von Schiffen (bei Pardessus IV 165) und

g. eine amsterdamer Verordnung über Bodmerei vom J. 1527 (bei Pardessus IV 121).

§ 10. Rechtsquellen der neueren Zeit.

A. Gruppe der Seerechte, welche auf dem Consulat bezw. der Ordonnance de la marine beruhen.

I. Frankreich. Die staatliche Gesetzgebung in Frankreich äussert sich zunächst durch den Erlass von Ordonnanzen für die Admiralität, in welche dann allmählich auch privatrechtliche Bestimmungen aufgenommen wurden: Ordonnanzen von 1517, 1543, 1555, vom März 1584 (abgedruckt bei Pardessus IV 295—324), von 1629. Später empfand man das Bedürfniss einer vollständigen Zusammenstellung auch der Bestimmungen des Privatseerechts, und so entstand, unter dem Einflusse Colberts, die Ordonnance touchant la marine du mois d'août 1681, welche 1684 auch in der Bretagne eingeführt wurde, abgedruckt bei Pardessus IV 325—418 und bei Valin, s. u.[1]. Die privatrechtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes, welches im übrigen auch das öffentliche Seerecht und zwar im weitesten Umfange

[1] Neuere Verordnungen in grosser Zahl ebenfalls bei Valin. Sie behandeln fast ausschliesslich das öffentliche Seerecht.

behandelt, sind zum grossen Theile einer zu Ende des 16. Jahrhunderts zu Rouen entstandenen Privatarbeit, deren Verfasser unbekannt geblieben ist, dem Guidon de la mer entnommen, in welchem namentlich der Versicherungsvertrag, aber auch Theile des eigentlichen Seerechts in vortrefflicher Weise dargestellt sind.

Ausgaben des Guidon: Rouen 1607, 1645, Rennes 1651, dann in Cleirac, Us et coutumes de la mer, und bei Pardessus II 377—432[2].

II. Spanien. Im 16. Jahrhundert wurden hier in den wichtigsten Städten „Casas de la contratacion“ errichtet, welche den überseeischen Handel und die Schiffahrt zu beaufsichtigen und auch das Recht hatten, Verordnungen zu erlassen. Unter diesen Ordonnanzen mögen die von Sevilla vom 21. Nov. 1507 und vom J. 1556 — dazu die Verordnungen König Karls V. vom 15. Aug. 1539 und 11. Aug. 1552 —, von Burgos vom J. 1538, Bilbao vom J. 1560, St. Sebastian vom J. 1682 erwähnt werden. Alle diese Gesetze wurden aufgenommen in die Recopilacio de las Indias, ein ausführliches Gesetzbuch, welches alle Verhältnisse der neu entdeckten Länder, insbesondere aber die öffentlich-rechtlichen ordnete (letzte Ausgabe Madrid 1774, 4 Bde. fol.). Wichtiger als die bisher angeführten Gesetze wurde die unter starkem Einfluss der Ordonnance de la marine stehende revidirte Ordonnanz von Bilbao vom J. 1737, welche allmählich in ganz Spanien und dem spanischen Amerika gesetzliches Ansehen erhielt und als Grundlage der modernen Handelsgesetzbücher noch heutzutage von Wichtigkeit ist.

Die älteren Gesetze findet man bei Pardessus VI 64 ff., vgl. S 5—14. Ueber die Ordonnanz von Bilbao vgl. v. Kaltenborn I 65 Anm 87.

III. Portugal. Gewohnheitsrechtlich war hier die Ordonnance de la marine recipirt (Pard. VI 309 f.), daneben wurden einige besondere, ziemlich unwichtige Gesetze erlassen, abgedruckt bei Pardessus VI 311—318, vgl. noch von Kaltenborn I 67 f.

IV. Italien. In den italienischen Staaten war der Einfluss des Consulats in dieser Periode so überwiegend, dass die Gesetzgebung daneben von keiner grossen Bedeutung war; die Specialgesetze bis zum Jahre 1700 findet man bei Pardessus, die von Venedig V 67 bis 95, von Sardinien V 315—320, die des Königreichs beider Sicilien V 263 ff., dazu das genaue Verzeichniss bei Alianelli S 233 ff., und besonders die Pragmatica XIV vom 31. Januar 1759, durch welche alle früheren Verordnungen abgeschafft wurden. Die genueser Verordnungen bei Pardessus IV 526—544, dazu die Capitoli di leggi

[2] Vgl. noch § 13 B I.

und die Instruzioni et Ordini da osservarsi dalli Capitani o Padroni, erlassen von den Conservatori del Mare am 23. August 1712 (abgedruckt in der Ausgabe des Consulats mit dem Commentar des Casaregis, Venedig 1737, S 457—484). Die Republik Venedig erliess kurz vor ihrem Ende noch ein grösseres Seegesetz, den Codice per la Veneta mercantile Marina vom 21. September 1786 (gedruckt in dems. Jahre, Venedig, 4).

V. Auch in den österreichischen Seestädten galt das Consulat, doch wurde eine Anzahl von Rechtsverhältnissen, namentlich die zwischen Schiffer und Mannschaft, durch das Editto politico di navigazione mercantile Austriaco vom 25. April 1774 geregelt.

Ausgaben häufig, z. B. Triest 1816, 1818.

VI. Eine bedeutende gesetzgeberische Thätigkeit in Bezug auf das Seerecht entwickelte in dieser Periode der Malteserorden: a. Bestimmungen des Grossmeisters Lascaris von 1640 (gedr. Pardessus VI 351—360), b. des Grossmeisters Perellos vom 1. Sept. 1697 (gedr. Pard. VI 325—350), c. des Grossmeisters Manuel von Vilhena von 1723, namentlich Titel 28: Consolato del mare (umfangreich, Einfluss der Ordonnance, vgl. Pard. VI 322 f.), d. Redaction von 1782 und e. von 1784 (Pardessus VI 323).

B. Gruppe der germanischen Seerechte.

I. Niederlande. Während dieser ganzen Periode dienten als gemeinsame Rechtsquelle für die Niederlande das wisbysche Seerecht und einige Ordonnanzen der habsburgischen Fürsten, daneben entfalteten einzelne Städte und Provinzen eine reichhaltige und wichtige Gesetzgebungsthätigkeit [3].

1. Unter jenen Ordonnanzen sind zunächst zu erwähnen die beiden von Karl V. erlassenen vom 29. Juli 1549 und vom 19. Juli 1551, sodann vor allem die Ordonnanz Philipps II. vom 31. October 1563 [4], abgedruckt z. Th. im Auszuge bei Pardessus IV 38—102, vollständig im Groot Placaatboek IV 1219 ff., I 785 ff., vgl. dazu de Meester in Nieuwe Bijdragen tot R. en W. V 262 f.; de Wal II 12 f. und Goudsmit a. O. S 206—280.

[3] Man vgl. Recueil van Placaaten betreffende de admiralitäten etc. en verdere See-Saaken I—XII, Amst. 1730 ff. 4.

[4] Die Ordonnanzen, welche sich ausschliesslich mit dem Versicherungsrecht befassen, werden hier übergangen, s. über dieselben Reatz, Ordonnances du duc d'Albe, Bruxelles 1877; ebenso die, welche nur das öffentliche Seerecht betreffen, s. Goudsmit S 206 f.

2. Unter den Particulargesetzen sind namentlich zu erwähnen:

a. Amsterdam. Verordnungen vom 9. Januar 1570 (Pardessus IV 122), 14. Juni 1607 (ibid. S 138), 21. Juni 1621 (ibid. S 143), Ordonnantie voor Commissarissen van de zeezaken, publicirt den 16. Februar 1641 (so in der Ausgabe der Zeerechten von 1695 S 118—124) in 40 Artikeln, revidirt am 31. Januar 1643 in 47 Artikeln (so nach de Wal II 15), Verordnungen vom 30. Januar 1677 (de Wal a. O.), vom 30. Januar 1682 (Pardessus IV 144), vom 31. Januar 1687 (ibid. S 146), vom 29. Januar 1774 (de Wal II 16), s. jetzt Goudsmit S 312—388.

b. Rotterdam. Keure ende Ordonnantie op de zeezaken vom 14. März 1655, sehr ähnlich der amsterdamer V von 1641, besonders erschienen Rotterd. 1655, 1668 (mit einer Ampliatie vom 26. April 1659), herausgegeben von Pardessus VI 513—534 und mit einer Einleitung in den Nederlandsche Jaarboeken voor W. en R. III 488 bis 512, vgl. dazu de Vries in Nieuwe Bijdragen IV 399 ff. und Schook ebendas. X 517 f.[5]. Von besonderer Wichtigkeit ist sodann die Ordonnantie op het stuk van Asseurantie ende van Avarijen mitsgaders Zeezaken vom 9. October 1721, Ausgaben: Rotterdam 1721, 1731 u. ö., auch in (Magens) Versuch über Assecuranzen etc., Hamburg 1753, S 543—616, vgl. dazu van der Hoeven in Nederl. Jaarboeken IV 29—81 und Fr. Canter Alta, Diss. de Lege Nautica Roterodamensi etc., Lugd. Bat. 1852[6]. Weitere Verordnungen vom 20. März 1723, 14. Dec. 1726 und 2. April 1768, s. jetzt überhaupt Goudsmit S 389—451.

c. In Friesland, dessen ältere Statuten von 1602 (I 22 ff.) seerechtliche Bestimmungen enthalten, die mit der Ordonnanz von 1563 identisch sind, wurde in den neuen Statuten vom 7. Juli 1723 (I 22—28) eine Revision im Anschlusse an die Municipalgesetzgebung vorgenommen, s. de Wal II 17 und Goudsmit S 250 f.

d. Die Coutumes von Antwerpen, genannt Compilatae (zwischen 1592 und 1608 verfasst), enthalten in Buch IV Titel 8 eine

[5] Mit dieser Verordnung stimmt grösstentheils wörtlich überein die V für Middelburg vom 24. Januar 1693 (bes. gedr. ohne Jahr und Ort, auch im Groot Placaatb. V 1254 ff.), welche wiederum mit der V für Vlissingen vom 16. Juni 1708 (gedr. Vlissingen 1708) zum grössten Theile wörtlich gleichlautend ist, s. Goudsmit S 454—458, auch de Wal II 17.

[6] Mit dieser jüngeren rotterdamer Ordonnanz stimmen fast wörtlich überein die beiden dordrechter Keuren vom 29. Sept. 1772 (gedr. Dordrecht 1772 = Rotterdam 178—248) und vom 29. Juni 1775 (gedr. Dordrecht 1775, Seerecht = Rotterdam 83—178, 252—268), vgl. Goudsmit S 464—467.

umfangreiche Bearbeitung der seerechtlichen Artikel der Ordonnanz von 1563 (in 210 Artikeln), welche, je weniger sie praktische Bedeutung gehabt hat, um so mehr wissenschaftliche Beachtung zu finden verdient. Ausgabe von de Longé, Coutumes du pays et duché de Brabant, Quartier d'Anvers, Band IV S 86—172 (mit französischer Uebersetzung) [7].

3. Verordnungen der batavischen Republik vom 20. Dec. 1802, 18. Juli 1803 und 10. Januar 1805, vgl. de Wal II 17.

II. Skandinavien.

1. Dänemark. Im Jahre 1561 erliess König Friedrich II. ein besonderes Seerecht, welches inhaltlich hauptsächlich auf dem wisbyschen beruht, abgedruckt bei Pardessus III 241—268, besonders erschienen Kopenhagen 1561, 1567, 1572, 1590, 1643, deutsche Uebersetzung Rostock 1572, vgl. dazu Elard Meyer in Watermeyer und Oelrichs, Beiträge zur Kenntniss des bremischen Rechts S 60 ff. An die Stelle dieses Gesetzes trat dann Buch IV des Danske Lov vom 15. April 1683, welches im wesentlichen mit dem ersteren übereinstimmt, abgedruckt bei Pardessus III 268—308 [8].

2. In Norwegen wurden die beiden dänischen Gesetzbücher in modificirter Form publicirt, und zwar das von 1561 durch König Christian IV. im Jahre 1604 (herausgegeben von Hallager und Brandt, Christiania 1855), das von 1683 am 15. April 1687 (Norske Lov), vgl. hierzu de Wal II 24 f.

3. Schweden. Karl XI. publicirte im Jahre 1667 ein Seerecht, welches als eine wohlgelungene Verarbeitung der älteren Rechtsquellen, z. Th. auch als original zu bezeichnen ist. Ausg. Götheborg 1668. Es besteht aus acht Büchern, Buch I wurde später durch Gesetz vom 30. März 1748, Buch VI durch Gesetz vom 20. October 1750 ersetzt, abgedruckt bei Pardessus III 134—204, lateinische Uebersetzung von Loccenius, Holmiae 1674, deutsche Uebersetzung Wismar 1674. Die späteren Gesetze und Verordnungen in den Werken von Flintberg und Hagemeister s. § 13 II 5.

III. Deutschland.

1. In den Hansestädten wurde das Seerecht durch spätere

[7] Von den älteren Coutumes enthalten die Antiquae (1569) und Impressae (1578) Bestimmungen über Seeversicherung. Das Verhältniss zum Guidon bleibt zu untersuchen.

[8] Auch die helgolander Landesbeliebungen enthalten seerechtliche Bestimmungen, die vom 25. Januar 1587 in den Art. 4—11, 13 und 14 (abgedruckt in Camerers Historisch-politischen Nachrichten, Leipzig 1758, und in der Z f. DR XIV 270 ff.), die vom 28. Dec. 1615 in den Art. 1—5, 12—17.

Recesse in ausführlicher Weise geregelt. Ob die beiden bei Pardessus II 488—507 abgedruckten Recesse von 1530 und 1572 hanseatische Gesetze oder nicht vielmehr lübische sind, scheint zwar zweifelhaft, jedenfalls ist aber ersteres der Fall mit den beiden späteren von 1591 (bei Pardessus II 507—527, auch besonders gedruckt und in die meisten Sprachen übersetzt) und vom 23. Mai 1614. Dieses letztere Gesetz: „Der Ehrsamen Hansestädte Schiffsordnung und Seerecht" genannt, hat dann bis in die neueste Zeit Geltung behalten. Ueber die Entstehungsgeschichte s. Sartorius, Geschichte des hanseatischen Bundes III 510—513 Anm 5. Abgedruckt bei Pardessus II 528—558, auch sehr häufig besonders erschienen, zuletzt Stade 1860, und vielfach übersetzt. In den einzelnen Städten trat dazu eine mehr oder weniger reich entwickelte Particulargesetzgebung:

a. Hamburger Statuten von 1603 Buch II Titel 13—19, abgedruckt in Langenbecks Anmerkungen, s. § 13 II 6, bei Pardessus III 363—390, jetzt in „Der Stadt Hamburg Gerichtsordnung und Statuta", 1842, S 362—407. Ferner sind von Bedeutung die hamburgische Assecuranz- und Havereiordnung vom 10. Sept. 1731 und die neue Fallitenordnung von 1753, und eine grosse Menge einzelner Verordnungen, von denen manche noch gegenwärtig Geltung haben, die älteren abgedruckt bei Langenbeck a. a. O., die neueren in der Sammlung hamburgischer Gesetze, auch Verfassungen (hg. von Klefeker) VII 3—734. 747 ff. (1769).

b. Bremen. Verordnung vom 30. Dec. 1687 (bei Pardessus III 326—328), Schiffsordnung vom 5. Dec. 1731 (in der Sammlung verschiedener Verordnungen, Bremen s. a. ed. Meier, S 87—96) und einzelne Verordnungen.

c. Lübeck. Revidirtes lübisches Recht von 1586 Buch VI[9] (bei Pardessus III 437—448), durch welches eine frühere Verordnung vom J. 1542, die mit dem hanseatischen Recess von 1530 grösstentheils übereinstimmt, ausser Kraft gesetzt wurde (abgedruckt bei Pardessus III 425—437). Lübische Seegerichtsordnung von 1655 (bei Marquard, De jure mercatorum, App. S 704 f., vgl. dazu Langenbeck a. a. O. S 322 ff.) und einzelne Verordnungen.

d. Rostock. Buch VI des rostocker Stadtrechts vom 19. Dec. 1757 enthält seerechtliche Bestimmungen, die grösstentheils dem

[9] Es ist nicht richtig, dass dieses Buch durch das hanseatische Seerecht von 1614 seine Gesetzeskraft verloren hat, so Stobbe, Rechtsquellen II 295. Es wird dies wohl nur aus dem Umstande geschlossen, dass in einzelnen Ausgaben des Mevius an Stelle von Buch VI das hanseatische Seerecht, übrigens ohne Commentar, abgedruckt ist, vgl. auch § 12 II 2.

revidirten lübischen Recht, z. Th. auch den hamburger Statuten (II Titel 18) entnommen sind.. Subsidiär galt die hamburger Assecuranzordnung.

e. Danzig. Einzelne Bestimmungen in der Willkühr von 1597 (erste gedruckte Ausgabe von 1732 S 12—19, bei Pardessus III 469—478), ausführlichere in der Redaction von 1761 (Einfluss des preuss. Seerechts)[10], gedr. Danzig fol. S 12—59.

f. Riga. Das fünfte Buch der revidirten Statuten von 1673 enthält seerechtliche Bestimmungen (Einfluss des schwed. Seerechts), bei Pardessus III 515—528, neue Ausgabe Riga 1868, S 52—60.

2. Preussen. Das Landrecht des Herzogthums Preussen vom J. 1620 enthält in Buch IV Titel 18 und 19 seerechtliche Bestimmungen, welche theils dem römischen, theils dem revidirten lübischen Recht entnommen sind (bei Pardessus III 479—488). Dieselben wurden in den Redactionen von 1685 und 1721 nur wenig verändert, dann aber ersetzt durch das königlich preussische Seerecht de dato Berlin den 1. December 1727 (gedruckt Königsberg 1728, 4)[11]. Am 18. Februar 1766 wurde eine neue Assecuranz- und Havereiordnung erlassen, endlich trat an die Stelle der bisherigen Gesetze das preuss. Landrecht von 1794, in welchem Buch II Titel 8 § 1389—2451 seerechtlichen Inhalts sind.

3. In Schwedisch-Pommern war es bestritten, ob das schwedische Seerecht daselbst Geltung habe, die herrschende Meinung erkannte eine solche nicht an und brachte das hanseatische Recht zur Anwendung, s. Hagemeister in seiner Uebersetzung von Flintberg, Schwedisches Seerecht, Greifswald 1796, S IX—XVI. Um diesem zweifelhaften Zustande ein Ende zu machen, wurde am 15. Februar 1805 ein besonderes Seerecht für Schwedisch-Pommern publicirt, welches auch nach der Einverleibung in Preussen Geltung behielt, vgl. Miruss, Das Seerecht nach den preussischen Gesetzen II 1 ff., daselbst auch der Inhalt meist wörtlich abgedruckt S 5—89, vollständig in Sonnenschmidt, Sammlung der für Neuvorpommern u. s. w. ergangenen Gesetze u. s. w., Stralsund 1844, I 128—180.

4. In den sonstigen deutschen Gebieten wurden nur wenige und unbedeutende Verordnungen erlassen, man wendete im übrigen das gemeine Seerecht an.

[10] Auch sind einzelne Stellen den Anmerkungen Langenbecks zum hamburgischen Schiffrecht entnommen, vgl. IV, 6, 8 mit L. S 51.

[11] Ueber die Entstehungsgeschichte s. Bone, Historischer Vorbericht S 29—31. Als Urheber des Gesetzes kommen in Betracht Bone selbst, Remsen und ein Capitän Christiantzen.

IV. Russland. Schon Peter der Grosse erliess mehrere Gesetze, besonders vom 3. März 1719 und 13. Januar 1720, welche dann durch die Ordnung der Handelsschiffahrt vom 25. Juni und 23. November 1781 ersetzt wurden, deutsche Uebersetzung von Arndt, St. Petersburg 1781 und 1782.

§ 11. Gegenwärtiger Rechtszustand.

A. Der Rechtszustand der Länder, deren Seerecht sich an den Code de commerce anlehnt.

I. Die privatrechtlichen Bestimmungen der Ordonnance de la marine gingen in modificirter Gestalt in das zweite Buch des Code de commerce vom 1. Januar 1808 über. Unter den neueren Gesetzen, die das letztere abgeändert und ergänzt haben, sind besonders zu erwähnen die Gesetze vom 14. Juni 1841 über Haftung des Rheders und vom 10. December 1874 über die Verpfändung von Seeschiffen. Eine allgemeine Revision ist seit längerer Zeit im Gange, vgl. von Duhn in Z f. HR XIV 89—233 und Lewis, Handbuch S 11 f. Dem Code de commerce stehen sehr nahe folgende Gesetzbücher:

1. Codice di commercio per il regno d'Italia vom 2. April 1882 mit Gesetzeskraft vom 1. Jan. 1883 (trat an die Stelle des C. di c. vom 25. Juni 1865), s. Z f. HR XXIX 132—181. Von Wichtigkeit ist auch der Codice per la marina mercantile vom 25. Juni 1865, revidirt durch Gesetz vom 24. Mai 1877, s. Annuaire de législ. étr. VII 345—388.

2. In Oesterreich-Ungarn gilt die italienische Uebersetzung des zweiten Buches des Code de commerce, wie derselbe für das ehemalige Königreich Italien Gesetzeskraft hatte, anstatt Titel 4 und 5 jedoch das Editto politico von 1774, s. § 10 A V. Eine Revision ist im Gange[1].

3. In Belgien, wo früher der Code de commerce galt, ist Buch II desselben durch das Gesetz vom 21. August 1879 ersetzt worden, abgedruckt mit werthvollen Bemerkungen im Annuaire de législ. étr. IX 505—563, s. auch Z f. HR XXVI 90—115.

4. Die folgenden Handelsgesetzbücher sind im wesentlichen identisch mit dem Code de commerce: Griechenland vom 1. Mai 1835 (am 21. Mai 1866 auf die ionischen Inseln übertragen), Rumänien vom 7. December 1863, Türkei Code de commerce maritime vom

[1] Für Montenegro besteht eine völkerrechtliche Verpflichtung, die österr. Seegesetzgebung anzunehmen (Berliner Congressacte Art. 29).

Jahre 1864, Art. 1 modificirt durch Gesetz vom Mai 1870 (dazu Frank im A für Wechselrecht NF III 3—32 und Goldschmidt in seinem Handbuch I 1 S 255 Anm 10), Aegypten Code de commerce maritime in den Codes Égyptiens, Alexandrie 1875, S 229 bis 306, Haïti vom 1. Juli 1827.

II. Das spanische Handelsgesetzbuch [2] vom 30. Mai 1829 Buch III schliesst sich zwar dem Code de commerce an, ein Theil desselben beruht aber auf älterem Recht, namentlich den Ordonnanzen von Bilbao. Es ist auch in den spanischen Colonien eingeführt und ausserdem das Vorbild der zahlreichen Handelsgesetzbücher der lateinischen Staaten Amerikas, nämlich derjenigen von Venezuela (29. August 1862), Columbien (1. Juni 1853), Peru (30. April 1853), Chile (23. November 1864), Argentinien (10. September 1862, ursprünglich für Buenos Ayres vom 6. October 1859, s. Mittermaier in der Z f. HR VI 492 ff.), Uruguay (26. Mai 1865), Mexico (16. Mai 1854), San Salvador (1. December 1855), Nicaragua (12. März 1869), Costarica vom Jahre 1850, Guatemala (15. September 1877, s. Grünhuts Z VII 218), unter denen die Gesetzbücher von Chile und Argentinien eine selbständige Bedeutung besitzen.

III. Das portugiesische Handelsgesetzbuch vom 8. Juni 1833 Buch II ist sehr ausführlich und hat zum Theil in sehr unkritischer Weise aus den verschiedenartigsten Quellen geschöpft. Es ist durch neuere Gesetze modificirt. An dasselbe schliesst sich an das Handelsgesetzbuch für Brasilien vom 25. Juni 1850 Theil II Art. 457—796 [3].

IV. Die Niederlande [4]. Vor der Einverleibung des Königreichs Holland in Frankreich war eine Commission zusammenberufen worden, welche am 8. Juni 1809 den Entwurf eines Handelsgesetzbuchs vorlegte, welcher sich durch geschickte Benutzung des bisherigen Rechts auszeichnet, vgl. Magazijn van Handelsregt I 73—82. Im Jahre 1811 wurde der Code de commerce eingeführt. Verschiedene spätere Entwürfe erlangten keine Gesetzeskraft, insbesondere ist derjenige vom 23. März 1826 wegen der Losreissung Belgiens nicht zur Geltung gekommen, übersetzt von Schumacher, Altona 1826. Am 10. April 1838 wurde das Wetboek van Koophandel publicirt, mit Gesetzeskraft vom 1. October desselben Jahres; dasselbe ist später in seinem seerechtlichen Theile unverändert in Niederländisch Ost- und Westindien

[2] Neuer Entwurf vom 7. Mai 1880 (?).

[3] Commentar von S. Orlando de Aranjo Costa, 2. ed. Rio 1869, S 176 bis 309, daselbst auch einzelne Verordnungen.

[4] Vgl. de Wal I 4 ff.

(1. Mai 1848 und 4. September 1868) eingeführt worden. Der Inhalt lehnt sich an den Code de commerce an, enthält aber auch viele Bestimmungen, die auf dem älteren niederländischen Seerecht beruhen. Seemannsordnung vom 7. Mai 1856.

B. Das englisch-amerikanische Seerecht. Seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts werden auch in diesen Gebieten statutarische Bestimmungen häufiger, welche indessen zum grösseren Theile das öffentliche Seerecht betreffen.

I. England. Der grösste Theil der älteren statutes ist durch $^{17}/_{18}$ Vict. c. 120 aufgehoben worden. Zu erwähnen sind die Registry Acts (12 Car. II c. 18, 26 George III c. 60, 4 George IV c. 41, 6 George IV c. 110, $^{8}/_{9}$ Vict. c. 89), die Gesetze, durch welche die Haftung der Rheder beschränkt wurde (7 George II c. 15, 26 George III c. 86, 53 George III c. 159) und die, welche die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft regeln (2 George II c. 36, 2 George III c. 31, 31 George III c. 39, 37 George III c. 73, 9 George IV c. 31 s. 26, $^{5}/_{6}$ William IV c. 19, $^{7}/_{8}$ Vict. c. 112, $^{8}/_{9}$ Vict. c. 116, $^{13}/_{14}$ Vict. c. 93). An die Stelle dieser älteren Gesetze trat die Merchant Shipping Act 1854 ($^{17}/_{18}$ Vict. c. 104), dazu die Merchant Shipping Amendment Acts 1855 ($^{18}/_{19}$ Vict. c. 91), 1862 ($^{25}/_{26}$ Vict. c. 63), 1867 ($^{30}/_{31}$ Vict. c. 124), 1871 ($^{34}/_{35}$ Vict. c. 110), 1872 ($^{35}/_{36}$ Vict. c. 73), 1873 ($^{36}/_{37}$ Vict. c. 85), 1876 ($^{39}/_{40}$ Vict. c. 80)[5], 1880 ($^{43}/_{44}$ Vict. c. 18), ferner Merchant Seamen Act ($^{43}/_{44}$ Vict. c. 16) und die Passenger Acts von 1855 u. w. ($^{18}/_{19}$ Vict. c. 119, $^{26}/_{27}$ Vict. c. 51, $^{33}/_{34}$ Vict. c. 95). Die meisten dieser Gesetze sind auch in den Colonien eingeführt, im übrigen aber herrscht in diesen ein durchaus verschiedener Rechtszustand, ebenso wie sich der Zustand in Schottland, wo subsidiär das römische Recht gilt, von dem in England und Irland unterscheidet, wo das common law zur Anwendung zu kommen hat. Von den Colonien haben einige Codificationen, z. B. Nieder- und Obercanada, Ostindien, Malta.

II. Vereinigte Staaten von (Nord-)Amerika. Von den Congressacten, die sich auf das Seerecht beziehen, sind die folgenden die wichtigsten: Act of 1790 c. 29, 1791 c. 1, 1793 c. 8, 1796 c. 36, 1798 c. 77, 1802 c. 51, 1851 c. 43, 1855 c. 213, 1856 c. 4, 1860 c. 8, 1864 c. 83 und 249, 1871 c. 100, 1872 c. 90 und 322, 1874 c. 467. Die geltenden Bestimmungen sind enthalten in den Revised Statutes von 1875 Titel 48—56, namentlich in Titel 53: Merchant Seamen

[5] Die Acte von 1875, das sog. Plimsoll'sche Gesetz, hatte nur vorübergehende Bedeutung, sie wurde ersetzt durch $^{39}/_{40}$ Vict. c. 80.

(section 4501—4612). Ausserdem sind von Wichtigkeit die Statuten der einzelnen Staaten, welche meist auf dem common law beruhen, nur die von Louisiana haben französisches Recht zur Grundlage. Blosser Entwurf ist geblieben „The Civil Code of the state of New-York“, Albany 1865. Seerechtliche Verhältnisse werden darin berührt s. 368—378, 1673—1711.

C. Nordöstliche Gruppe.

I. Dänemark. Hier ist noch jetzt Buch IV [6] des Danske Lov in Geltung, doch ist dasselbe durch viele Specialgesetze modificirt worden, von denen zu erwähnen sind: Gesetz vom 28. December 1792 (Vorzugsrecht der Heuerforderung), vom 28. December 1836 (Strandungsordnung), vom 16. December 1840 (Interpretation von Danske Lov IV, 5, 1), vom 12. April 1851 (Dampfschiffe), vom 23. Februar 1866 (Disciplin auf Handelsschiffen), vom 13. März 1867 (Schiffsregister), von demselben Datum (Vermessung), vom 12. Mai 1871 (Verheuerung der Seeleute), vom 26. Februar 1872 (Musterung derselben). Ein Entwurf ist 1871 veröffentlicht worden, ferner Scheel, Udkast til Lov om Söfarten, Kopenhagen 1873 [7], und zwei Entwürfe von Aagesen, Om Skibeklubien (1875) und Om Havari (1877), die nicht im Buchhandel zu haben sind.

II. Norwegen. An die Stelle des Norske Lov trat das Seerecht vom 24. März 1860, welches das Versicherungsrecht nicht behandelt: Ausgabe von Hallager s. § 14 C, deutsche Uebersetzung von Claussen in Z f. HR VI 258—313. Nachtrag: Gesetz vom 3. Juni 1874.

III. Schweden. Neues Seerecht vom 23. Februar 1864, modificirt durch Verordnung vom 19. April 1875, vgl. Olivecrona in der Revue de droit international III 616—620.

IV. Russland.

1. Im allgemeinen gilt noch die Handelsordnung von 1781, modificirt durch neuere Gesetze (G vom 1. November 1800 öffentliches Seerecht, 21. Mai und 22. October 1836 Bergeordnung, 28. September 1837 Seefahrtsbücher, 5. Juni 1846 Assecuranzordnung), welche in die späteren Ausgaben des Handelsgesetzbuchs aufgenommen wurden. Officielle Ausgabe von 1842, übersetzt (mit Nachträgen bis 1848) von F. v. Schultz, Riga 1851. Ein Entwurf von 1861 (russisch und

[6] Deutsche Uebersetzung bei Esmarch, Sammlung der Statuten etc., welche das bürgerliche Recht des Herzogth. Schleswig betreffen, 1846, S 489—512.

[7] S. Z f. HR XXI 173 f.

deutsch gedruckt, Petersburg 1861) ist nicht Gesetz geworden. Neue Revision begonnen 1882.

2. In den Ostseeprovinzen gilt die russische Gesetzgebung nur subsidiär, es geht vor das Provinzialrecht von 1864 und diesem die Statuten einzelner Städte, insbesondere die Statuten von Riga von 1673 Buch V[8].

3. In Finland ist das schwedische Seerecht von 1667 durch ein besonderes Seerecht vom 9. Juni 1873 ersetzt worden. Französische Uebersetzung Helsingfors 1877, vgl. Frank im A für Handels- und Wechselrecht XVIII 55—76 und in Z f. HR XXI 434—439.

§ 12. Rechtszustand im Deutschen Reich.

I. Bis zu den 60er Jahren blieb der in § 10 B III geschilderte Rechtszustand in den deutschen Staaten im allgemeinen unverändert, nur kamen in den verschiedenen Rechtsgebieten einzelne Specialgesetze hinzu[1]. Eine neue Epoche datirt seit der allmählichen Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs, welche zum grössten Theile noch in die Zeiten des deutschen Bundes fällt. Ueber die Entstehungsgeschichte des HGB vgl. Goldschmidt, Handbuch I § 10—15; Thöl I § 18 ff.; Behrend I § 11; Endemann, Handbuch I § 7. Was das Seerecht speciell anlangt, so ist Folgendes zu bemerken. Nach Schluss der zweiten Lesung des Landhandelsrechts verlegte die Commission ihren Sitz von Nürnberg nach Hamburg, um hier die Berathung des Seerechts vorzunehmen. Zu Grunde gelegt wurde auch hier der Entwurf eines HGB für die preussischen Staaten, welcher in Buch IV (Art. 385—692) das Seerecht ordnete. Dieser Entwurf beruhte auf umfassenden legislativen Vorarbeiten, die schon seit längerer Zeit vorgenommen worden waren[2]. Die auf Grund derselben festgestellten Entwürfe wurden durch sachverständige Commissionen in Stettin, Danzig und Königsberg geprüft und durchberathen. Berücksichtigt waren neben dem Landrecht namentlich das schwedisch-pommersche Seerecht, das niederländische HGB und die seerechtlichen Bestimmungen, welche für die Hansestädte ergangen waren, für das

[8] Auch finden sich wichtige Bestimmungen in den rigaer Börsen-Usancen vom 1. Dec. 1878 c. 13—16.

[1] Dieselben werden gelegentlich aufgeführt werden.

[2] C. A. Groddeck, Entw eines Ges über die Rechtsverhältnisse der Schiffsrheder, der Schiffer, der Schiffsmannschaften und der Befrachter, Danzig 1849. 4 (129 Paragraphen), ferner von demselben: Entw eines Ges über Havarien, Versicherung gegen See- und Stromgefahr und Bodmereien, Danzig 1848. 4 (45, 109 und 28 Paragraphen).

Versicherungsrecht insbesondere der Revidirte allgemeine Plan hamburgischer Seeversicherungen von 1853. Es hatte sodann eine commissarische Berathung stattgefunden, an welcher praktische Juristen und Sachverständige theilgenommen hatten. Auf das Gutachten derselben hin waren mehrfache Aenderungen vorgenommen worden (Vorbemerkungen zum Entw S IX f.). Ausser dem preussischen Entwurfe lag der Commission noch der Entwurf des österreichischen Privatseerechts vor (abgedruckt bei Lutz, Beilageband I 277—327)[3], welcher aus dem Jahre 1848 stammte. Vorsitzender der Commission war auch hier der österreichische Bevollmächtigte Raule, Referent anfangs der preussische Bevollmächtigte Heimsöth, sehr bald — von der 191. Sitzung an — Pape, damals Tribunalsrath in Königsberg, später Präsident des Reichsoberhandelsgerichts. Das Protokoll führte auch hier der bayerische Assessor Lutz. Die erste Lesung erfolgte in 246 Sitzungen (Prot B IV—VII) und dauerte vom 26. April 1858 bis zum 25. October 1859, die zweite in 126 Sitzungen (Prot B VIII) vom 9. Januar bis zum 22. August 1860. Der Entwurf erster Lesung ist abgedruckt bei Lutz, Beilageband I 398—484, der zweiter Lesung ist identisch mit dem fünften Buche des HGB. Verglichen mit dem preussischen Entwurfe zeigt dasselbe grosse Veränderungen — aus 308 Artikeln sind 480 geworden —, welche durchweg als Verbesserungen bezeichnet werden können.

II. Nach Fertigstellung des ganzen Entwurfs wurde das Seerecht als Theil des HGB auf dem Wege der Particulargesetzgebung allmählich eingeführt[4], wobei gleichzeitig meist auch eine Regelung gewisser anderer seerechtlicher Verhältnisse erfolgte. Der Zeit nach geschah dies in folgender Reihenfolge:

1. Preussen: Einführungsgesetz vom 24. Juni 1861[5] mit Gesetzeskraft vom 1. März 1862, für das Seerecht wichtig Art. 2 unter 7, Art. 53—59 und 71. Ausdrücklich aufgehoben wurden die seerechtlichen Bestimmungen des preussischen Landrechts und das schwedisch-pommersche Seerecht (Art. 60 unter 1), subsidiär aufrechterhalten die V vom 5. October 1833, betreffend die Verpflichtung der preussischen

[3] Auch besonders erschienen u. d. T.: Entwurf eines österr. Privatseerechts für die Provinzen, in welchen das allgemeine Gesetzbuch Wirksamkeit hat (331 Paragraphen).

[4] Hier sind nur die Küstenstaaten zu berücksichtigen. In Oesterreich wurden bekanntlich nur die vier ersten Bücher des allgemeinen deutschen HGB als Gesetz publicirt, s. oben § 11 A I 2.

[5] Vgl. Verhandlungen über die Entwürfe eines allgem. deutschen HGB etc., Berlin 1861.

Seeschiffe zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner und das Ges vom 31. März 1841 zur Erhaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen (Art. 61 unter 3), an dessen Stelle indess bald das Gesetz betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen vom 26. März 1864 trat.

2. Lübeck: Einführungsgesetz vom 2. Nov. 1863 (Nachtrag vom 24. März 1864) mit Gesetzeskraft vom 1. Mai 1864; es kommen hier in Betracht Art. 11, 16—20. Ausdrücklich aufgehoben wurde Buch VI des revidirten lübischen Rechts (Art. 27). Im Anschluss an das Einführungsgesetz ergingen dann folgende Verordnungen: revidirte V über Schiffsjournale und Verklarungen vom 4. Nov. 1863 (frühere V vom 18. August 1819), dazu Nachträge vom 23. Sept. 1874 und 18. Juni 1879, V die Papiere für lübische Seeschiffe betr. vom 8. August 1864, Dispacheurordnung vom 19. Dec. 1865.

3. Mecklenburg-Schwerin: Einführungsverordnung vom 28. Dec. 1863 mit Gesetzeskraft vom 1. Juli 1864. Durch § 1 al. 4 wurde das für das Seerecht nicht unwichtige jus statuendi der Seestädte Rostock und Wismar innerhalb seiner gesetzlichen und vertragsmässigen Grenzen ausdrücklich unverkürzt aufrecht erhalten. Das Seerecht betreffen die §§ 41—77. In Kraft blieben zwei V vom 21. Febr. 1853 und 23. Dec. 1856 über Mitnahme von Schiffsjungen. Zugleich wurde eine Instruction zur Führung des Schiffsregisters erlassen. Durch eine spätere V vom 31. Jan. 1865 wurden die §§ 41 ff. der EV modificirt.

4. Oldenburg: Einführungsgesetz vom 18. April 1864 mit Gesetzeskraft vom 1. Oct. 1864. Das Seerecht betreffen die Art. 26—35. Zugleich wurden erlassen das Ges vom 11. Mai 1864 betr. die Schiffmannsordnung für das Herzogthum Oldenburg und die Bekanntmachungen vom 31. Mai 1864 betr. die Messung der Schiffe und die Form der Schiffspapiere und vom 25. August 1864 betr. die Musterrolle und die Rationen der Mannschaften oldenburgischer Seeschiffe.

5. Bremen: Einführungsgesetz vom 6. Juni 1864 mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1865. Das Seerecht betreffen die §§ 36—49. Hierdurch wurden verschiedene wichtige ältere Verordnungen aufgehoben, namentlich die V vom 9. Januar 1832 wegen der Verbindlichkeiten der Rheder aus den Handlungen der Schiffer, subsidiäre Geltung behielten dagegen die V vom 12. Juni 1843 betr. die Verklarung der Schiffer, vom 15. Nov. 1852 die Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betr., vom 14. Oct. 1857 die Bemannung bremischer Seeschiffe betr. und vom

11. Juli 1859 betr. das Recht zur Führung der bremischen Flagge, vgl. auch V vom 12. März 1862.

6. Hannover: Einführungsgesetz vom 5. Oct. 1864 mit Gesetzeskraft vom 1. Jan. 1865. Das Seerecht betreffen die §§ 30—42. Aufrecht erhalten wurde ein Theil der Strandungsordnung vom 24. Juni 1846, neu erlassen eine V vom 12. Nov. 1864 betr. die Papiere der hannoverschen Seeschiffe (frühere V vom 21. Juli 1840). Dazu kamen nach der Annexion die preussischen V vom 4. Juni 1867 über die Landesflagge und Einregistrirung der Seeschiffe des vormaligen Königreichs Hannover und vom 24. Juni 1867 betr. die Einführung verschiedener seerechtlicher Vorschriften des preussischen Rechts in das vormalige Königreich Hannover.

7. Hamburg: Hier wurde das Handelsgesetzbuch nach gründlicher Durchberathung (vgl. die Commissionsberichte u. s. w. über die Einführung des allgemeinen deutschen HGB in Hamburg, 1866) durch das EG vom 22. December 1865 mit Gesetzeskraft vom 1. Mai 1866 eingeführt. Für das Seerecht kommen in Betracht § 12 al. 1, 45—67 und § 6 [6]. Aufgehoben wurde die V vom 30. September 1850 über die Papiere der hamburgischen Seeschiffe, zum Theil bestehen gelassen die V für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 (§ 50 des EG). Neu erlassen wurden die hamburgische SeemO vom 22. December 1865, das Ges betr. die Papiere für hamburgische Seeschiffe und das Reglement für den Wasserschout zu Hamburg und Cuxhaven von dem gleichen Datum (früher SeemO vom 12. Juni 1854, Reglement für den Wasserschout vom 4. December 1856).

8. Schleswig-Holstein: Einführungsverordnung vom 5. Juli 1867 mit Gesetzeskraft vom 30. September 1867. Seerechtlich wichtig die §§ 27, 56—80, die meist den preussischen Einführungsbestimmungen entsprechen, ferner preussische V vom 5. Juli 1867, betr. Eintragung der schleswig-holsteinischen Seeschiffe in das preussische Schiffsregister.

9. Erst auf dem Wege der Bundesgesetzgebung (s. unten III) wurde das Handelsgesetzbuch in dem preussischen Jahdegebiet eingeführt. Hier wurden dann das hannoversche Einführungsgesetz und einige preussische Bestimmungen adoptirt durch das Ges vom 9. März 1870, betr. die Einführungsbestimmungen zum Handelsgesetzbuch für

[6] Eine Verletzung des § 54 begründet das Rechtsmittel der Revision, kaiserl. V vom 28. Sept. 1879 § 11. — Ueber die seerechtlichen Bestimmungen des EG vgl. Martin in Buschs A VII S XXIV—XXXII, ferner die Commissionsberichte und weitere Verhandlungen über die Einführung des allgem. HGB in Hamburg, herausgeg. von Dr. P. Hirsch.

das Jahdegebiet und die Einführung verschiedener seerechtlicher Vorschriften in dasselbe.

III. War nun auch durch Einführung des Handelsgesetzbuchs auf dem Wege der Landesgesetzgebung allgemeines, d. h. materiell gleiches Recht in den meisten deutschen Staaten und Gebieten derselben — nur Schaumburg-Lippe und das Jahdegebiet machten eine Ausnahme — in Bezug auf das Handels- und Seerecht geschaffen worden, so schien eine Aenderung dieses Zustandes nach Gründung des norddeutschen Bundes, durch welchen wenigstens für Norddeutschland ein gemeinschaftliches Gesetzgebungsorgan geschaffen worden war, schon um deswillen wünschenswerth, damit die einseitige Abänderung des gemeinschaftlichen Bestandes von Seiten particularer Gesetzgebungen rechtlich verhindert werde. Dies wurde ermöglicht durch Art. 2 der Bundesverfassung, welcher bestimmte, dass die Bundesgesetze den Landesgesetzen vorgehen sollten. Durch das Bundesgesetz betr. die Einführung der allgemeinen deutschen Wechselordnung, der Wechselnovellen und des allgemeinen deutschen HGB als Bundesgesetze vom 5. Juni 1869 wurde nun auch das fünfte Buch des letzteren, jedoch unbeschadet der Vorschriften des Bundesgesetzes über die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge vom 25. October 1867 (s. unter IV 1), von dem 1. Januar 1870 an gemeines Recht für das Gebiet des norddeutschen Bundes, wie später des Deutschen Reichs [7]. Das Gesetz liess im allgemeinen alle bei oder nach Einführung des Handelsgesetzbuchs in den einzelnen Bundesstaaten oder deren Landestheilen im Wege der Landesgesetzgebung erlassenen Vorschriften insoweit in Kraft, als sie nur eine Ergänzung und nicht eine Abänderung einer Bestimmung des Handelsgesetzbuchs enthielten (§ 2). Ausserdem aber wurden einige seerechtliche Bestimmungen der Landesgesetze, nämlich die §§ 51—55 der mecklenburg-schwerinschen Einführungsverordnung, die bremische Verordnung, betr. die Löschung der Seeschiffe vom 12. Februar 1866 und der § 50 des hamburgischen Einführungsgesetzes, auch insoweit in Geltung belassen, als sie Abänderungen des Handelsgesetzbuchs enthielten (§ 4). Durch das Gesetz betr. die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handelssachen vom 12. Juni 1869 wurde sodann auch eine einheitliche Rechtsprechung ermöglicht.

[7] In Baden, Südhessen und Württemberg infolge der Bündnissverträge vom 1. Januar 1871 an, in Bayern durch Reichsgesetz vom 22. April 1871 vom 13. Mai 1871 an, in Elsass-Lothringen durch Ges vom 19. Juni 1872 (Z f. HR XVIII 128) vom 1. October 1872 an.

IV. Schon vor dem Gesetze vom 5. Juni 1869 hatte sich die Gesetzgebung des norddeutschen Bundes mit dem Seerecht befasst. Es war dies geschehen auf Grund des Art. 4 unter 7 und 13 der Bundesverfassung. Hierdurch waren der Beaufsichtigung seitens des Bundes, später des Reichs, und der Gesetzgebung desselben unter anderem unterstellt die Organisation der deutschen Schiffahrt und ihrer Flagge zur See und die Gesetzgebung über das Handelsrecht. In ersterer Beziehung sollten nach den Art. 54 und 55 die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine bilden, deren Flagge „schwarz-weiss-roth" wurde. Dem Bunde wurde zugewiesen die Bestimmung des Verfahrens zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe, die Regelung der Ausstellung der Messbriefe und Schiffscertificate und die Feststellung der Bedingungen, von welchen die Erlaubniss zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist. Auf Grund dieser und anderer Verfassungsbestimmungen [8] hat dann der norddeutsche Bund und später das Deutsche Reich eine ungemein reichhaltige gesetzgeberische Thätigkeit auf seerechtlichem Gebiete ausgeübt. War der Hauptzweck der Gesetze auch die Regelung des öffentlichen Rechts, so sind doch gerade im Seerechte die Wechselbeziehungen mit dem Privatrecht so häufig, dass diese Gesetze hier erwähnt werden müssen. Es sind folgende:

1. Gesetz, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge, vom 25. October 1867 mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1868 [9]. Dieses Gesetz lehnt sich sehr eng an Art. 53 des preussischen EG zum HGB an, vgl. die Besprechung von Lesse in Z f. HR XII Beilage S 336—356 und von Keyser in Buschs A XV 354—363. Dazu die Verordnung, betr. die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe, vom 25. October 1867.

2. Gesetz, betr. die Organisation der Bundesconsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundesconsuln, vom 8. November 1867, dazu ist erlassen die allgemeine Dienstinstruction vom 6. Juni 1871 und Nachtragsinstruction vom 22. Februar 1873. Das Gesetz beruht auf dem preussischen Consulatsgesetz vom 29. Juni 1865. Für das Seerecht sind von Bedeutung namentlich die §§ 1, 30—37 [10].

3. Die Gewerbeordnung für den norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 berührt in den §§ 6, 31, 34, 40 und 53 seerechtliche Verhältnisse.

[8] Es kommen noch in Betracht Art. 4 unter 1, 2, 9 (Zusatz des Ges vom 3. März 1873).

[9] Ueber den früheren Rechtszustand s. § 19.

[10] Vgl. Zorn, Die Consulargesetzgebung des Deutschen Reichs, 1884.

Auf Grund derselben erliess dann der Bundesrath die Bekanntmachung betr. die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869, welche Vorschriften über den Nachweis der Befähigung enthielt, und eine Bekanntmachung vom 30. Mai 1870, welche Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungscommissionen festsetzte. Vervollständigt wurde diese Materie durch das Reichsgesetz, betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1878, und die Vorschriften, betr. die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom 30. Juni 1879 mit Gesetzeskraft 1. Januar 1880 [11].

4. Von Wichtigkeit ist das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869, speciell die §§ 74—90 desselben, daran schliesst sich das Regulativ des Bundesraths, betr. die zollamtliche Behandlung der Waaren-Ein-, Aus- und Durchfuhr auf dem zum deutschen Zollgebiet gehörigen Theile der Unterelbe mit Giltigkeit vom 1. Januar 1882 [12].

5. Von den Bestimmungen des StGB vom 15. Mai 1871 (revidirt 26. Februar 1876) beziehen sich auf das Seerecht die §§ 145, 243, 265, 297 f., 305—311, 322 f., 360. Auf Grund des § 145 erging eine kaiserliche V zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 23. December 1871, welche materiell mit den früheren durch die Landesgesetzgebung erlassenen Vorschriften übereinstimmte. An die Stelle dieser V ist seit dem 1. September 1880 die V vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See getreten, welche ebenso wie die frühere auf internationalem Uebereinkommen beruht. Art. 10 der V wurde durch V vom 16. Februar 1881 modificirt. Vervollständigt wurde die Gesetzgebung über diese Materie durch die beiden V vom 14. August 1876 betr. die Noth- und Lootsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern und vom 15. August 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See, die ebenfalls an den § 145 des StGB anknüpfen.

6. Auf Grund des Art. 54 der Reichsverfassung erliess der Bundesrath die Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872, welche später durch V vom 24. October 1875 (Reichscentralblatt III 718) abgeändert

[11] Von minderer Bedeutung ist die Bek. vom 21. Dec. 1874 betr. die Zulassung ehemaliger Officiere der kaiserlichen Marine als Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen (Reichscentralblatt 1875 S 51) und die Bekanntmachungen vom 19. Juni 1875 (das. S 371) und vom 25. Juni 1875 (das. S 376).

[12] Dazu vgl. die hamburgischen Bekanntmachungen vom 12. u. 14. Dec. 1881 (Hamb. Handelsarchiv 1881 S 248 u. 254).

worden ist, und daneben die Instruction zur Schiffsvermessung vom 23. November 1872, abgeändert durch die Bekanntmachungen vom 11. Juni und 14. November 1874 [13].

7. Wichtiger als die bisher angeführten Gesetze und Verordnungen in Bezug auf das Privatrecht ist die Seemannsordnung vom 27. December 1872, welche am 1. März 1873 an die Stelle des vierten Titels von Buch V des HGB (§ 68 ausserdem an die Stelle von Art. 453 des HGB) getreten ist. Gleichzeitig wurden folgende Particulargesetze grösstentheils gegenstandslos: preussisches Ges betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen vom 26. März 1864 und EG Art. 56, hamburger SeemO vom 22. December 1865, bremer Ges vom 15. November 1852, lübecker Ges vom 6. April 1853, oldenburger Schiffmannsordnung vom 11. Mai 1864, mecklenburgische EV zum HGB § 62—64. Die Seemannsordnung ist erst nach langen Berathungen und nicht ohne schwere Kämpfe zu Stande gekommen. Es sind folgende Entwürfe und Stadien der Berathung zu unterscheiden:

a. Der Entwurf von Oldenburg-Bremen-Hamburg. Im November 1869 traten Commissare dieser drei Staaten zusammen, um den Entwurf einer Seemannsordnung festzustellen. Die Anregung ging von Hamburg aus. Der Entwurf wurde am 26. Februar 1870 dem Bundesrath vorgelegt, vgl. bremer Handelsblatt 939. 940. 942. 1073; Hansa VI 1232. 1251, VII 12. 22. 43. 61. 110. 188, IX 75. 95. 127. 218.

b. Gegenüber diesem Entwurf, welcher hauptsächlich die Verhältnisse der Nordseehäfen berücksichtigt hatte, liess die preussische Regierung einen Gegenentwurf ausarbeiten, welcher auch die der Ostseehäfen in Betracht zog. Dieser preussische Entwurf wurde am 31. December 1871 ebenfalls dem Bundesrath vorgelegt.

c. Dieser berief nunmehr eine Sachverständigencommission, welche vom 5. März 1872 an beide Entwürfe durchberieth. Der von dieser Commission nach längeren Verhandlungen ausgearbeitete Entwurf wurde vom Bundesrath fast unverändert am 9. Mai desselben Jahres dem Reichstag vorgelegt.

d. In diesem wurden wichtige Veränderungen vorgenommen: erste Berathung 17. Mai 1872, stenographische Berichte S 429 ff.; zweite 18. Juni, stenographische Berichte S 1114 ff.; dritte 19. Juni,

[13] Vgl. noch Bekanntmachung vom 15. April 1879, betr. die Vermessung der Dampfschiffe für die Fahrt durch den Suezcanal (an Stelle einer V vom 8. Juli 1874), und Bek. der europ. Donaucommission vom 1. März 1877 (Reichscentralblatt V 105), Anweisung vom 5. Jan. 1873 (das. I 56) und vom 13. Febr. 1874.

stenographische Berichte S 1121 f.; Drucksachen Nr 65, 182, 195. Gegen die Publication des Gesetzes in der Gestalt, wie der Entwurf aus den Berathungen des Reichstags hervorgegangen war, wurden gewichtige Bedenken, namentlich aus Rhedereikreisen, geltend gemacht, welche das ganze Gesetzgebungswerk eine Zeit lang zu gefährden drohten, schliesslich aber erfolgte die Publication dennoch und es haben sich im Laufe der Zeit jene Bedenken als übertrieben, ja als grundlos herausgestellt [14].

8. Von demselben Tage, nämlich dem 27. December 1872, datirt auch das Reichsgesetz, betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, mit Gesetzeskraft ebenfalls vom 1. März 1873, Mot in den stenographischen Berichten III 308—310 [15].

9. Als Ergänzung des unter 1 genannten Gesetzes kann angesehen werden das Gesetz betr. die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. Juni 1873, Entwurf und Motive stenogr. Berichte IV 624 f., erste und zweite Berathung II 921—930, dritte S 949. Im Anschluss an dieses Gesetz erliess der Bundesrath die Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873.

10. Erst nach längeren Vorberathungen kam die deutsche Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1875 zu Stande, zu welcher dann die Instruction vom 24. November 1875 erlassen wurde (Reichscentralblatt III 751). Der Entwurf einer Strandungsordnung für die Provinzen Preussen und Pommern, welcher dem preussischen Abgeordnetenhause in der Session 1870—1871 vorgelegt wurde, war von demselben abgelehnt und die Regierung gleichzeitig auf den Weg der Reichsgesetzgebung verwiesen worden. Es wurden sodann mehrere Entwürfe ausgearbeitet, unter denen der „Entwurf einer Strandungsordnung für das Deutsche Reich“ von E. Perels, Kiel 1872, besonders zu erwähnen ist [16]; vgl. über die Entwicklung dieser Verhältnisse Bremer Handelsblatt 1869 S 58, 1874 S 52; Hansa VIII 143, IX 45. 63. 67. 69. 78. 177. 209, X 13. 86. 209. 219. 228, XI 28. 45. 81 und Tecklenborg, Strandungsordnungen, wie sie sind und wie sie sein sollen, Kiel 1873, und ders., Die Strandungsordnung

[14] Es handelte sich namentlich um den jetzigen § 47 des Ges, vgl. Hansa IX 151. 177. 218. 223, X 60.

[15] Es trat an die Stelle der preuss. V vom 5. October 1833, der SeemO von Hamburg Art. 19, Bremen § 59, Lübeck Art. 20, Oldenburg Art. 42.

[16] Zur Vergleichung kann auch die helgolander Strandungsordnung vom 23. November 1868 benutzt werden (Hansa VIII 129).

und die im Reichstage beantragte Revision von Titel 9 des Seerechts. Ueber die Reichstagsverhandlungen s. stenogr. Berichte III 12. 213 und I 56. 315. Die Strandungsordnung trat an die Stelle folgender Particulargesetze: Strandungsordnung für das Königreich Preussen vom 10. November 1728 nebst Declaration vom 22. November 1741 (ostpreussisches Provinzialrecht Zusatz 229), Publicandum des Staatsraths vom 31. December 1801 (für Westpreussen s. westpreussisches Provinzialrecht von 1844 § 76), Edict vom 4. April 1743 für Pommern, Strandordnung für die schwedisch-pommerschen Lande vom 14. Juli 1777, mecklenburgische Instruction vom 20. December 1834, Strandungsordnung für die Herzogthümer Schleswig u. Holstein vom 30. December 1803, hamburger Neuen-Wercks-Rolle von 1719 und Bekanntmachung vom 15. Juni 1868, hannoversche Strandungsordnung vom 24. Juni 1846, oldenburgische Strandungsordnung vom 29. Juli 1844, bremer V vom 29. Mai 1834 [17].

11. Durch Gesetz betr. die deutsche Seewarte vom 9. Januar 1875 wurde dieses Institut zum Reichsinstitut umgeschaffen, vgl. dazu V betr. den Geschäftskreis, die Einrichtung und Verwaltung der deutschen Seewarte vom 26. December 1875.

12. Von Wichtigkeit ist das Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschliessung § 61—64 und 68. Ueber die Entstehungsgeschichte vgl. die Commentare von Hinschius, 2. Aufl. 1876 S. 8 ff., und v. Sicherer, 1878 S XII, über die seerechtlichen Paragraphen Hinschius S 182 f., v. Sicherer S 401—404. Ferner „Anweisung in Betreff der Beurkundung von Geburten und Sterbefällen auf Seeschiffen während der Reise“ im Standesbeamten Jahrg. 1876 S 309 ff. [18].

13. Theils als Ergänzung der Gewerbeordnung, theils als aus specieller Fürsorge für die Schiffahrt verfasst, ist das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1878, aufzufassen, welches infolge einer lebhaften Agitation in seemännischen Kreisen im Anschluss an die englische Gesetzgebung entstanden ist. Erster Entwurf vom 22. Febr. 1877 mit Motiven Drucks. des Reichstags von 1877 Anlagen S 2—10, erste Lesung stenogr. Ber. S 16, zweite S 864—866, Commissionsbericht Anlagen S 327—342, dritte Lesung S 877—881, dazu Bek. vom 1. Dec. 1877,

[17] Ausführungsverordnungen: Hamburg, V vom 23. Dec. 1874 (auch Bek. vom 5. Febr. 1875), Bremen, Ges vom 17. Dec. 1874, Lübeck, V vom 2. Nov. 1874, Oldenburg, V vom 11. Dec. 1874, Mecklenburg, Bek. vom 29. Nov. 1875.

[18] Mecklenburg, V vom 5. Jan. 1876.

Circularerlass an die kaiserl. Consulate vom 23. Nov. 1877 (Reichscentralblatt V 634 ff.), Geschäftsordnung für das Oberseeamt vom 3. Mai 1878 (Reichscentralblatt VI 276 f.)[19].

14. Gesetz betr. die Schiffsmeldungen bei den Consulaten des Deutschen Reichs vom 25. März 1880, dazu V betr. die Schiffsmeldungen bei den Consulaten des Deutschen Reichs vom 28. Juli 1880. Entwurf mit Motiven Drucks. des Reichstags von 1880 Anlagen S 12 bis 19, erste und zweite Lesung stenogr. Berichte S 49—52, dritte S 87. Das Gesetz trat an die Stelle folgender älteren Bestimmungen: Preussen, Reglement für alle Generalconsuls etc. vom 18. Sept. 1796 § 2, hannöversche V vom 24. März 1817, dänische Instruction vom 11. Mai 1860; Mecklenburg, V vom 16. Febr. 1857; Oldenburg, Instruction vom 31. Dec. 1843 § 6 und Ges vom 21. August 1856 Art. 22 § 1, Art. 25 § 1; Lübeck, V vom 4. März 1857; Bremen, V vom 22. Dec. 1854. In Hamburg bestand keine derartige Verpflichtung.

15. Gesetz betr. die Küstenfrachtfahrt vom 22. Mai 1881, dazu V vom 29. Dec. 1881 und Bekanntmachung von demselben Tage. Ueber die Berathungen s. Drucks. des Reichstags 1880 Anl. S 615 f., stenogr. Berichte S 660—672. 1024—1035. 1117 f.; 1881 Anl. S 163 bis 169, stengr. Berichte S 151—159. 417—427. 768—776. 837 f. Ueber den früheren Rechtszustand s. Anlagen von 1880 S 616.

§ 13. Aeltere Literatur.

Die juristische Literatur besteht theils aus eigentlichen Rechtsbüchern, theils aus Commentaren zu den Quellen des jus scriptum, theils aus Präjudicien, denen die Rechtsausführungen der Parteivertreter an die Seite gestellt werden können.

A. Was uns in dieser Beziehung aus der Periode des antiken Seerechts überliefert worden ist, wurde schon oben § 5 angeführt. Selbstverständlich aber können zu dieser Literatur nur die Werke derjenigen Schriftsteller gerechnet werden, welche in jener Periode gelebt haben. Insbesondere sind daher hier alle diejenigen Autoren auszuschliessen, welche die seerechtlichen Titel des Corpus juris civilis commentirt haben, dies selbst dann, wenn sie dabei rein römisches Recht haben darstellen wollen. Von den Werken der letzteren Art haben nur diejenigen einen Anspruch auf Beachtung, in welchen,

[19] Ausführungsverordnungen: Hamburg, vom 21. Dec. 1877, rev. 30. Juni 1880, dazu Bek. vom 28. Juli 1880, Lübeck, V vom 17. Dec. 1877, Oldenburg, V vom 24. Dec. 1877, Mecklenburg, Bek. vom 12. Dec. 1877.

bewusst oder unbewusst, der Rechtszustand zur Zeit ihrer Entstehung berücksichtigt worden ist. Einige derselben werden weiter unten aufgeführt werden.

B. Auch die Literatur der mittelalterlichen Seerechtsperiode ist grösstentheils schon bei den Rechtsquellen angeführt worden.

I. Von Rechtsbüchern gehört namentlich das Consulat der See hierher, aus der Uebergangsperiode der Guidon de la mer und die Us et coutumes d'Olonne, beide Aufzeichnungen von Gewohnheitsrecht. Auch mögen hier Li livres de jostice et de plet erwähnt werden, ein in der Rechtsschule von Orleans nach 1270 entstandenes Rechtsbuch, das grösstentheils aus den Pandekten schöpft, jedoch auch das Gewohnheitsrecht berücksichtigt: die seerechtlichen Stücke bei Pardessus VI 537—546, vollständig edirt von Rapetti 1850.

II. Von den Präjudiciensammlungen sind diejenigen, welche später gesetzliche Geltung erhielten, ebenfalls schon erwähnt. Hier mögen noch seerechtliche Entscheidungen des lübecker Oberhofs, hauptsächlich aus dem 15. Jahrhundert, aufgeführt werden: bei Michelsen, Der Oberhof zu Lübeck Nr 2, 15, 48, 50, 58, 107 f., 138, 147, 175, 179, 183, 214, 221, 241, 248; ferner in C. W. Pauli, Lübeckische Zustände im Mittelalter III (1878), Urk. Buch Nr 12 a, 22—25, 34, 88a—101, 107—117, 167, 236—250, s. auch livl. Urk. Buch IV Nr. 1583.

III. Aus der Commentarienliteratur ist nur ein Werk zu nennen, die Glosse zum hamburger Stadtrecht von 1497, welche in den Handschriften einstimmig dem Bürgermeister Hermann Langenbeck († 1517)[1] zugeschrieben wird, und dann mannichfache Erweiterungen und Umbildungen erfahren hat, vgl. Lappenberg, Hamburger Rechtsalterthümer S CXXIV ff., insbes. S CXXXIII f. Ein Theil der Glosse zu Pars P des Stadtrechts ist abgedruckt bei dem jüngeren Langenbeck (s. u.), einiges wenige bei Lappenberg. Leider fehlt eine vollständige Ausgabe noch immer. Langenbeck stützt seine Meinungen auf den Sachsenspiegel und das Weichbildrecht, besonders aber auf das römische Recht und die Postglossatoren, er sagt: De wyle dy nicht sso beschedeliken vnnd vullekamen in sasseskem vnnd wyckbeldes rechte de dinge dat schyprecht belangende entschedenn vnd vorklaret werden, esschet de nottrofft, sulckent vth ghemenen keyserrechten effte anderen lyckmetigem beschede etliker maten thouorluchtende edder tho wysende worme dat soken vnnde vynden moge[2].

[1] Er war einer der bedeutendsten Männer seiner Zeit im Hansebunde, wie aus der dritten Abtheilung der Hanserecesse hervorgeht.

[2] So nach einer Handschrift der hamburger Commerzbibliothek.

C. Eine eigentliche Literatur entwickelt sich erst seit dem 16. Jahrhundert. Der leichteren Uebersicht halber theilen wir diese Periode in zwei Abtheilungen, indem wir zunächst die wichtigsten Werke des 16. und 17. Jahrhunderts in chronologischer Reihenfolge aufführen, sodann die des 18. Jahrhunderts, nach den einzelnen Ländern geordnet, geben und endlich die Präjudiciensammlungen folgen lassen.

I. Das 16. und 17. Jahrhundert.

Quintyn Weytsen, Tractaet van Avarijen, verfasst zwischen 1554 und 1563, dem Todesjahre Weytsens, gedruckt zuerst in der Elzevirausgabe der Curiae Hollandiae decisiones von 1617, dann mit Anmerkungen des S. van Leeuwen (17. Oct. 1651) und M. de Vicq, bald holländisch, bald lateinisch, sehr häufig, z. B. Amst. 1672, 1697, 1703, 1707, auch in den späteren Auflagen des t'Boeck van de Zeerechten, bei Verwer und in den Werken des Casaregis, französische Uebersetzung 1703. Dieses Werk ist zwar eine Monographie, muss aber wegen seiner Wichtigkeit und des Einflusses, den es ausgeübt, schon hier erwähnt werden.

Benvenutus Straccha, De nautis navibus et navigatione, zuerst im Mercator juris peritus, Titel 6, Ven. 1553 und 1575, Lugd. 1556, dann in dem sog. Opus de mercatura, Col. 1595 und 1622, Lugd. 1610, bes. aber Amst. 1669. Straccha lebte in Ancona.

Julius Ferrettus, De iure et re navali et de ipsius rei navalis et belli aquatici praeceptis legitimis liber, herausgegeben nach des Verfassers Tode von seinem Sohne Exuperantius Ferrettus, Ven. 1579. 4 (auch im Tractatus tractatuum).

Alexander Regius (King), Tractatus legum et consuetudinum navalium quae apud omnes fere gentes in usu habentur etc., zwischen 1587 und 1592 verfasst. King war advocatus in suprema Edinburgi curia, das Werk ist noch ungedruckt (Handschrift in Advocates Library, Edinburg), Mittheilungen wären erwünscht; vergl. Bells Commentaries, 7. ed. 1870, I 546.

P. Peckius († 1589), In titulos Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii, Lov. 1556, Hagae Comit. 1603 (in den Opera omnia, Antverpiae 1679, S 815—896), dann mit den wichtigen Anmerkungen des Arnold Vinnius, P. Peckii in titt. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii quibus nunc accedunt notae cum ampla dote variarum circa rem nauticam observationum benef. Arn. Vinnii, L. B. 1647, neue Ausgabe von Joh. Laurentius, Amst. 1668.

William Welwood, An Abridgment of all Sea Lawes etc., London, printed by Humfrey Lownes, for Thomas Man 1613. 4,

1636. 8. Welwood war professor of the civil law; das kleine Werk ist werthvoll wegen Berücksichtigung des Gewohnheitsrechts, der Verfasser sagt S 6 von seinen Vorgängern: None speakes of the sea customs which is our principall argument.

Juan de Hevia Bolaños, Laberinto de commercio terrestre y naval, Madrid 1619. 4 (zweiter Theil der Curia Philippica lib. 3 pars 2), 1657. 4, lateinisch Ven. 1673, Flor. 1702.

G. Malynes, Consuetudo vel Lex Mercatoria or the Ancient Law Merchant, Lond. 1636, 3. ed. 1686 u. ö., noch 1783.

Hugo Grotius, Inleiding tot de Hollandsche Rechts-geleertheyd, zuerst erschienen 1631, mit Anmerkungen von Simon van Groenewegen van der Made seit 1644[3]. Es kommen in Betracht aus Buch III Titel 20: Van huyr tusschen schipp-Reeders, Bevragters ende Bootsgesellen, T. 22: Admiralschaft, T. 23: Rhederei, T. 24: Versicherung, T. 26: Avarie-grosse, T. 38: Ansegelung[4].

R. Z(ouch), Descriptio iuris et iudicii militaris necnon iuris et iudicii maritimi etc., Oxon. 1640, Lugd. Bat. 1652 (descriptio iuris et iudicii maritimi), ferner: The Jurisdiction of the Admiralty of England asserted against Sir Edward Cokes by Richard Zouch, London 1663. 8.

Cleirac, Us et coutumes de la mer, s. § 4 A 4, ist hier wegen seines Commentars zum oleronschen Seerecht und den übrigen von ihm publicirten Seerechtsquellen und seiner Darstellung der Jurisdiction de la marine (ed. 2 S 377—549) zu nennen.

Johannes Loccenius, De iure maritimo et navali, Amst. 1651. 12, Holmiae 1652. 12 (1650 ?), 1674. 8[5]. Er war Professor in Upsala († 1677). Dieses Werk ist zusammen mit denen des Stypmann und Kuricke von Joh. Gottl. Heineccius u. d. Titel: Scriptorum de iure nautico et maritimo fasciculus, Hal. Magd. 1740. 4, aufs neue herausgegeben worden.

Franciscus Stypmannus, De iure maritimo et nautico, suppl. ab Ant. Gunth. Fritzio, Gryphisw. 1652. 4 (Strals. 1661 ?), Halae 1740 (s. o.). Der Verfasser war Professor in Greifswald († 1650).

Franciscus Roccus, Responsorum legalium decuriae et mercatorum notabilia, 2 vol. fol. Nap. 1655, und daraus: De navibus et

[3] Ueber die Ausgaben und Uebersetzungen s. Rogge, Bibliothecae Grotianae I, Hag. Com. 1883, S 19—23 (23 niederländische Ausgaben, lateinische existiren nicht).

[4] Dazu die lateinischen Anmerk. von W. Schorer in der Ausgabe Middelburg 1767, und van der Kessel, Theses selectae juris Hollandici et Zeelandici ad suppl. H. Grotii introd. etc., L. B. 1800, ed. nov. Amst. 1860.

[5] Eine Ausgabe Bruxellis s. a. erwähnt Goutsmit a. O. S 19 Anm 1.

naulo, item de assecurationibus, Nap. 1655. 4 (?). Neu herausgegeben von Westerveen, Ultrajecti 1708. 12, ins Holländische übersetzt von Feitama u. d. Titel: Merkwaardige aanmerkingen vervat in twee tractaten etc., Amst. 1737. 4. Roccus war Richter in Neapel († 1676).

Johannes Marquard (Bürgermeister von Lübeck, † 1668), Tractatus politico-iuridicus de iure mercatorum et commerciorum singulari, Francof. 1662 fol. Das Seerecht wird behandelt in Buch I 8, II 5 und 13, III 3—5.

John Godolphin, A view of the Admiral Jurisdiction, London 1661. 8.

Taco van Glins, Aenmerckingen ende bedenckingen over de zeerechten uyt het placcaet van koninck Philips 1563 etc., Amsterdam 1665. 4, 1695. 4, 1707. 4, 1727. 4.

Reinoldi Kuricke Jus maritimum hanseaticum etc. accesserunt diatribe de assecurationibus atque variae illustres quaestiones ad jus maritimum pertinentes, Hamb. 1667. 4 (1762. 4?), Hal. 1740. Der Verfasser war Secretär des danziger Raths.

Carolus Molloy, De iure maritimo et navali or a treatise of affairs maritime and of commerce, London 1676, 3. ed. 1682, 4. ed. 1707, 8. ed. 1744, 9. ed. 1769.

Benjamin Raule, Deduction van een nieuwe Admiraliteyts en Commerciencollegie in Colbergen, Conigsbergen ende Mümmel, Haag 1680, deutsche Uebersetzung Königsberg 1680.

Carlo Targa, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, Genova 1692, 1700, 1750. 4, Livorno 1755, Triest 1805, auch ins Spanische übersetzt von Giron, Madrid.1753. Dieses Werk ist für das spätere Seerecht des Mittelmeeres sehr wichtig, für uns selbst wichtiger als die Schriften des Casaregis.

J. R. E., Compendium iuris maritimi oder kurzer Auszug des Seerechts etc., Lübeck 1698. 4, Leipzig 1725. 4.

Folgende unbedeutende Schriften werden noch erwähnt: A. Augustini, De legibus nauticis, Basil. 1591. 8. Jo. Baptista Pedrezzano, De mercatura et navibus, Ven. 1599. 4. Consilia Roderici Suarij, De vsu maris et navibus transvehendis im Opus de mercatura, Col. 1622, S 580—585. Reineri Vlrici, Specimen linguae professoriae s. notae ad tit. 7 lib. IV Instit. etc. ut nihil desiderandum sit quod ad actionum maritimarum vel terrestrium negotia conferre possit, Erphordiae 1612. 4. Sigismund Buchner, De re et iure aquatili, Marp. 1614 fol. (vgl. de Wal II 27), auch gedruckt nach Bapt. Aymi Tr. sing. de universo alluvionum iure, op. Ahasv. Fritschii, Jen. 1675. 4. W. Snell, Tiphys Batavus seu de navium cursibus et re navali, Leidac. 1624. 8. Rutgerus Rolandus, Erledigung einer schweren in Assecuration-sachen vorgestellter Fragen, zu Hamburg 1630. 4. B. Strauss, Praeside Joach. Nerger, Diss. ad ius maritimum spectans, Viteb. 1639. 4. Jo. Müller, De actionibus rerum in navem vel

in diversorium receptarum nomine competentibus, Hafn. 1650. 4. Amana, Dissertationum maritimarum decas, Francof. 1651. 8. Aug. Strauch, Diss. de iure singulari commerciorum navalium, Viteb. 1652. 4. J. Krahmer, Praeside Jo. Fr. Boeckelmann, De navi et navigatione, Heidelb. 1661. 4. Johannes Strauch, De iure maritimo, Brunsv. 1662. Abr. Malapert, Disputatio de re nautica, L. B. 1663. 4. Jo. Heinr. Boecler, Civitas maritima, Argent. 1664. 4. Gyraldus, De re nautica, Basil. 1665. Andr. Senffteben, De navibus, Vratisl. 1665. 8. F. A. Mauli, Thesaurus theoretico-practicus continens tractatus de literarum obligatione, de iure maritimo etc., Moguntiae 1666 fol. B. G. Kramer, Praeside S. Stryk, De iure navium, Francof. 1668. 4 (auch Halae 1679. 4). J. G. Schottelius, De singularibus quibusdam et antiquis in Germania iuribus et observatis, Frankf. und Leipz. 1671 (c. 20: Strandrecht, c. 21: Haverey, c. 22: Bodmerei, c. 23: Assecuranz, c. 24: Krahnrecht, c. 25: Seerecht, c. 26: Stapelrecht), dazu J. W. Gericken, Schottelius illustratus etc., Leipz. und Wolfenb. 1718. Hoornbeeck, Dissert. iuridica de re navali, L. B. 1674. V. A. Lauterbach, Disputatio de nautis, cauponibus et stabulariis, Tub. 1676. Herm. Conring, Diss. de maritimis commerciis, Helmst. 1680. 8. G. J. Leichker, De iure maritimo, Dresd. 1685. Miege, The ancient sea law, Lond. 1686. B. L. Mollenberg, Diss. de mercatura nautica, Giess. 1687. 4. Edm. Colberg, Diss. de iure navigantium, Gryphisw. 1693. 4.

II. Das 18. Jahrhundert.

1. Südeuropa.

Joseph Laurentius Maria de Casaregis, Discursus legales de commercio, Gen. 1707, Flor. 1719 2 Bände, Band 3 1729, Band 4 1739; in den Opera omnia Ven. 1740 und 1790, vgl. Z f. HR X 467—471 und XXIII 148. Für das Seerecht wichtig besonders Disc. 14—25, 45—47, 62—65, 69—71, 121—124, 127 ff., 211—215, sodann von demselben Verfasser ein Commentar zum Consulat: Il Consolato del mare colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregis, Firenze 1718, dann sehr häufig, auch in den Opera omnia, zuletzt wohl Bassano 1788, Ven. 1806.

Domenico Alberto Azuni, Sistema universale dei principij del diritto marittimo dell' Europa, Firenze 1795 2 vol. (über die angebliche Ausgabe von 1759 s. de Wal II 29: Azuni lebte von 1749 bis 1827), 2. Ausg. Triest 1796 f. 2 vol. 8. Dieses Werk, welches übrigens fast nur das öffentliche Seerecht behandelt, erschien auch französisch u. d. Titel: Droit maritime de l'Europe, 2 tom. Paris 1798, neue Ausgabe 1805; ferner eine französische Uebersetzung von J. M. Digeon u. d. Titel: Système universel des principes du droit maritime de l'Europe, Paris an VI (1799) 2 vol., spanische Uebersetzung von Rafael del Rodas, Madrid 1808 2 vol., englische von 1806? Azuni ist auch Verfasser eines Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile, 2 tom. Nizza 1780, 1788, zweite Ausgabe

Livorno 1822, 1824, 3. Ausg. von G. Ricci, Livorno 1834. Ueber sein Werk Origine et progrès etc. s. § 4 B 4.

L. Piantanida, Della giurisprudenza maritima commerciale antica e moderna, 3 Thle. Milano 1806—1808, vgl. hierüber v. Kaltenborn I 74 Anm 4.

Zu erwähnen ist auch der Entwurf des Jorio (1738—1807): Diritto marittimo, Neapel 1781, in nur 25 Exemplaren gedruckt, von Azuni plagiirt, vgl. Pardessus I 8 ff., V 234 f.; v. Kaltenborn I 62 Anm 82 und namentlich Alianelli a. a. O. S XXIII Anm 2 bis XXVIII.

José da Silva, Principios de dereito mercantil e leys de marinha, Lisboa 1798 2 tom., dann ebendas. 1801 ff., vgl. darüber namentlich Thöl, HR I 6. Aufl. S 95 f. Ausgaben von 1806, 1812, 1815?

2. Frankreich.

Mr. Marville, Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le droit romain et les nouveaux règlements, Cavelier et Osmont Paris 1714. 4, dann 1715. 8, 1737, 1743, 1747, 1749, 1756 bei Langrain. Unbedeutend.

René Josué Valin († 1765), Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, Où se trouve la conférence des anciennes Ordonnances, des Us et Coutumes de la mer, tant du royaume que des pays étrangers, et des nouveaux règlemens concernans la navigation et le commerce maritime, La Rochelle 2 Bde. 4. 1760, 1766, 1770, 1776 (Paris et Marseille 1780?)[6]. Neue Ausgabe von Becane, Paris 1829 2 Bde. 4.

Balthasar Marie Emérigon († 1784), Traité des Assurances et des Contrats à la grosse, Marseille 1783 2 vol. 4. Neue Ausgabe von Boulay-Paty, Rennes 1827 2 vol. 4, englische Uebersetzung des ersteren Tractats mit Anmerkungen von Samuel Meredith, London 1850.

Rob. Jos. Pothier (1699—1772), Des contrats de louage maritime, savoir 1. chartes parties, 2. louage de matelots et autres

[6] Diese angebliche Ausgabe, die man zuweilen erwähnt findet, dürfte nicht existiren: wahrscheinlich liegt eine Verwechselung vor. 1780 erschien nämlich in Marseille ein Werk u. d. Titel: Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, par un Avocat au Parlement, 2 vol. 12. Dieser Commentar ist ein blosser Entwurf Emérigons, welcher wider seinen Willen herausgegeben wurde. Eine zweite Ausgabe 1803 3 vol. 12.

gens de mer, Paris 1765, dann 1774. 12 (ins Englische übersetzt von Evans, London 1806); Des contrats à la grosse, 1767.

Boucher, Institution au droit maritime, ouvrage complet sur la législation maritime, ayant pour base l'ordonnance de 1681 etc., Paris 1803. 4.

3. England.

A general treatise of the dominion of the sea (behandelt hauptsächlich das öffentliche Seerecht) s. § 4 A 5.

(Neale,) An abstract of the sea laws as established in most kingdoms of Europe, but more particularly in England and Scotland, Lond. 1704. 12.

G. Jacob, Lex Mercatoria, or the merchants companion etc., Lond. 1718. 8.

William Wynne, The Life of Sir Leoline Jenkins, Lond. 1724 2 vol. fol. (wichtig für die Entwicklung des englischen Seerechts).

A general treatise of naval trade and commerce as founded in the laws and statutes of this realm etc., 2 vol. Lond. 1740, 2. ed. 1753.

Th. Parker, The law of shipping and insurance, Lond. 1755; von dems.: The laws of shipping and navigation, with a digest of adjudged cases, Lond. 1775.

Windham Beawes, Lex Mercatoria rediviva or the merchants directory, London 1751, 1763, 1777, 1783 (by Mortimer), 1790, 1792, 1813 (by Chitty).

Browne, A compendious view of the civil laws and of the law of the admiralty, 2. ed. Lond. 1802 2 vol.

J. Reeves, The law of shipping and navigation from the time of Edward III to the end of the year 1806, 2. ed. Lond. 1807, 1. ed. 1792, enthält fast nur öffentliches Seerecht.

Maxwell, The spirit of marine law or compendium of the statutes relating to the admiralty alphabetical arranged, Lond. 1800, 2. ed. 1808.

Das Seerecht wird auch behandelt von den beiden grossen Juristen, die das gesammte Recht ihres Landes darstellen, für England: Blackstone, Commentaries on the laws of England, 1765, 16. ed. 1803; für Schottland: John Erskine, Institutes of the law of Scotland, 1773, spätere Ausg. 1805, 1824 ff., 1838.

4. Niederlande.

Ueber Verwer s. § 4 A 6, über Westerveen § 6 a. E., über van der Kessel oben C I Anm 4.

Cornelius van Bynkershoek († 1743) hat in seinen Schriften

die meisten Materien des Seerechts behandelt, insbesondere im Buch 4 der Quaestiones juris privati, L. B. 1744.

N. Pesters, Spec. de jure maritimo foederati Belgii, Utrecht 1770. 4.

5. Skandinavische Staaten.

Henning Wedderkop (Advocat in Husum), Introductio in jus nauticum, Flensburg 1757, vgl. de Wal a. O. II 29.

(C. D. Hedegard,) Forsög til en Tractat angaaende den danske Söe-Ret, indeholdende den fierde Bog af K. Christian V Danske og Norske Low, Kiöbenhaven 1771.

J. A. Broodt, Om Sjörätts saker oih thes handterande vid Lagan Domstol, Upsala 1772. 4.

Jak. Alb. Flintberg, Anmärkingar til Sveriges Sjö Lag, Stockh. 1794. 4, 1802, 1815, dazu Nachtrag von J. P. Fredenberg, Fortsättning till Junii manads stat 1822, Stockh. 1822. 4, deutsche Uebersetzung im Auszug von Hagemeister, Greifswald 1796. 4.

Brorson, Forsög til den fierde bogs forsolkning i Christian V Danske og Norske lov, Kjöbenh. 1797. 8.

P. H. Graah, Nyeste Skipperbog, Kiöbenh. 1807.

6. Deutschland.

a. Hansestädte:

(Georg Adolph Caroc,) Anleitung zur Historie des Lübschen Rechts, worin zugleich die im Anseatischen See Recht nicht berührten Artikuln des Lübschen See Rechts kürzlich erklärt werden, Greifswald 1718.

Hermann Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht etc., Hamburg 1727. 4, 1740. 1774 (1771? nach de Wal). Ein für seine Zeit ausgezeichnetes, noch jetzt brauchbares Werk.

Der wohlinstruirte Schiffer etc., Hamburg 1727. 8, 2. Aufl. 1732. 4, 3. Aufl. Lübeck und Wismar 1773, dann von Engelbrecht u. d. Titel „Der wohl unterwiesene Schiffer“ neu bearbeitet, Lübeck 1792, dänische Uebersetzungen Kopenhagen 1776 und 1800. Wichtig für die Verhältnisse der Ostsee.

Johann Lucas Stein, Gründliche Abhandlung des lübschen Rechts nebst dem Seerechte, 5 Theile Lübeck 1738—1753.

(Klefeker,) Sammlung der Hamburger Gesetze, auch Verfassungen u. s. w., Band VII (1769) enthält eine Bearbeitung des hamburgischen Seerechts, auch u. d. Titel: Anmerkungen über die hamburgischen Handels-, Schiffs- und Seerechte, 2 Theile Hamburg 1769.

H. G. de Post, De cura senatus bremensis circa rem nauticam, Gottingae 1780. 4.

J. L. Gries, Hamburgisches Staats- und Privatrecht in Beziehung auf Hamburgs Handel, Theil I Hamburg 1795. 8.

C. Glashoff, Sammlung einiger bei der Schiffahrt und dem Assecuranzgeschäfte vorkommender Fälle, Hamburg 1795. 8.

b. Preussen:

J. P. Boppo, Praeside Joh. Amsel (Prof. in Königsberg, † 1732), De singularibus juris maritimi germanici von denen besonderen See- und Schiffrechten, Regiom. 1722. 4.

Johann Ludwig L'Estocq, Auszug der Historie des allgemeinen und preussischen Seerechts u. s. w., Königsberg 1747. 4.

Reinhold Friedrich von Sahme, Einleitung zum See-Recht des Königreichs Preussen, worinnen das königl. preussische See-Recht in einer richtigen Ordnung vorgestellet und erleutert wird, Königsberg (1747). 4.

Aug. Hippolyt Bone, Vierfacher Beytrag zur Erläuterung und angenehmem Gebrauch des Ao. 1727 emanirten königl. Preussischen Seerechts etc., Königsberg s. a. (nach 1740), daraus besonders: Historischer Bericht von dem Seerecht des Königreichs Preussen, Königsberg 1770. 4.

c. Allgemeinere Schriften:

L. M. Raumberger, Grundfeste der Rechte und Gewohnheiten in Wechsel- und Commerzsachen, sammt einem Anhang von Assecuranz- und Seeaffairen, Frankf. a. M. 1723. 4.

J. A. Fabricius, Hydrotheologia, Hamburg 1734.

J. E. Zschackwitz, Gründliche Nachricht von dem Handlungswesen etc., worinnen etc. anbey gewiesen wird, worinnen das See- und Schiff-Recht eigendlich bestehe, Leipzig 1736.

Joh. Jul. Surland († 1758), Grundsätze des europäischen Seerechts, Hannover 1750. 4, vgl. de Wal II 29.

Joh. Daniel Musäus, Grundsätze des Handlungs- und Seerechts; zum Gebrauch der Vorlesungen, Hamburg und Kiel 1785. 8.

Fr. Lud. Cancrin, Abhandlung von dem Wasserrechte, sowohl dem natürlichen als positiven, vornehmlich aber dem deutschen, 4 Bde. Halle 1789, 1800. 4.

III. Sammlungen von gerichtlichen Entscheidungen, Rechtsgutachten etc.

Rotae Genuae de mercatura et rebus ad eam pertinentibus decisiones, Genuae 1582 (vgl. Behrend, Lehrbuch des HR I 58),

herausgegeben wahrscheinlich von Belloni, ed. 3. Francof. ad. M. 1592. 4, Lugd. 1592, 1612. 4, auch in dem Opus de mercatura.

Neostadius, Utriusque Hollandiae Zelandiae Frisiaeque Curiae Decisiones, Lugd. Bat. 1617, 1627, Hag. 1665, 1667.

Observationes D. Jacobi Coren, 's Hage 1633, 1661.

Sententien van den Hoogen en Provincialen Raad, Rotterd. 1662.

van Leeuwen, Censura Forensis Theoretico-Practica 1662, 4. ed. 1741.

Consultatien advysen en advertissementen. Gegeven ende geschreven by verscheyden treffelijcke rechts-geleerden in Hollandt, 6 tom. Rotterdam 1645—1685. 4.

Barels, Advijzen over den Koophandel en Zeevaert etc., Amsterdam 1780. 4, 2 Theile.

Verzameling van casus-positien betrekkelijk tot voorvallende omstandigheden in den koophandel, 2 st. Amst. 1793, 1804. 8.

Zu erwähnen sind hier auch die Schriften der beiden Savary, s. jetzt Lastig in Endemanns Handbuch I 725 Anm 61 f.

§ 14. Neuere Literatur, a. ausserdeutsche.

A. Literatur des englisch-amerikanischen Seerechts.

I. Schriftsteller.

Eine neue Epoche beginnt mit folgendem Werke:

Charles Abbott (später Lord Tenterden, † 1832), A treatise on the law relating to merchant ships and seamen, London 1802. 8, dann 1804, 1808, 1812, 1827 u. ö., elfte englische Ausgabe by Shee 1867, zwölfte by Prentice 1881, amerikanische Ausgaben with the copious annotations of Joseph Story Boston 1810, Exeter NH. 1822, 1829, reedited by J. C. Perkins Boston 1846, 1854, auch eine portugiesische Uebersetzung (nach de Wal II 30).

Maude and Pollock, A compendium of the law of merchant shipping, 1853, 2. ed. 1860, 3. ed. 1864, 4. ed. 1881 2 vol.

Maclachlan, A treatise on the law of merchant shipping, 1860 (Supplement dazu 1862), 2. ed. 1875 (Suppl. 1876), 3. ed. 1880.

Foard, A treatise on the law of merchant shipping and freight, Lond. 1880.

Weniger bedeutend sind die folgenden:

Holt, On the law relating merchant ships and seamen and maritime contracts, Lond. 1820, 2. ed. 1824.

E. W. Symons, The law relating to merchant seamen, 3. ed. Lond. 1844.

Atkinson, The shipping law of the british empire, Lond. 1854.

Lee's Laws of british shipping and of marine assurance, London 9. ed. 1865, 10. ed. by J. C. Bigham 1877.

Kay, The law relating to shipmasters and seamen, 2 vol. London 1875 (behandelt die meisten Theile des Seerechts).

Bedeutender als die eben genannten ist dann das schottische Werk:

G. J. Bell, Commentaries on the law of Scotland, 3. ed. 1816 bis 1819. 4, 7. ed. by John M'Laren, 2 vol. 1870. 4. Das Seerecht wird darin behandelt Band I 146—175. 212—256, und besonders I 546—671, II 11. 38 f. 93—100. 544 f.

Von grosser Wichtigkeit sind dann die Amerikaner:

James Kent, Commentaries on American law, New-York 2. ed. 1832, 9. ed. Boston 1858, 10. ed. 1861 4 vol., 12. ed. Boston 1873.

Henry Flanders, A treatise on maritime law, Boston 1852.

A. Conkling, Jurisdiction, law and practice of the United States in admiralty and maritime cases, 2 vol. 2. ed. 1857.

Theophilus Parsons, A treatise on maritime law including the law of shipping, the law of marine insurance, and the law and practice of Admiralty, 2 vol. Boston 1859. Gewissermaassen die zweite Auflage dieses Werkes bilden die beiden folgenden Schriften: 1. A treatise on the law of shipping and the law and practice of Admiralty, 2 vol. 1869, und 2. On marine insurance, 2 vol. 1868.

F. B. Dixon, Abridgment of the maritime law, New-York 3. ed. 1873.

R. Desty, Manual of law relating to shipping and admiralty, San Francisco 1879.

II. Sammlungen von Präjudicien.

1. Allgemeine Werke:

W. T. Pritchard, A digest of the law and practice of the high court of admiralty of England, Lond. 1847, 2. ed. 2 vol. 1865.

H. C. Coote, The new practice of the high court of admiralty in England, Lond. 1861, 2. ed. 1869.

Williams and Bruce, The jurisdiction and practice of the high court of admiralty, London 1869.

O. D. Tudor, Selection of leading cases on mercantile and maritime law, 2. ed. London 1868.

C. E. Benedict, The american admiralty, its jurisdiction and practice, New-York 1870.

Mac Adam, The marine court of the city of New York, its origin, jurisdiction and practice, New-York 1868, 2. ed. 1872, 3. ed. 1877.

2. Chronologische Sammlungen. Sie sind ganz besonders werthvoll, freilich aber nur schwer zugänglich. Es mögen hier erwähnt werden:

Marriott (1776—1779) 1 vol., Christopher Robinson (1799—1808) 6 vol., Edwards (1808—1810) 1 vol., Dodson (1811—1822) 2 vol., Haggard (1822 bis 1837) 3 vol., Will. Robinson (1838—1852) 3 vol., Swabey (1858 f.) 1 vol., Lushington (1860—1863) 1 vol., Browning and Lushington (1864 f.) 1 vol., Maritime Law Cases (1860—1871) 3 vol., Aspinall: Maritime Law Cases (seit 1870) bis jetzt 5 vol.

P. Sprague, Decisions in maritime, admiralty and prize cases in the United States district court of Massachusetts 1854—1865, 2 vol. Boston 1868.

B. Literatur der romanischen Gruppe.

I. Frankreich.

a. Schriftsteller:

Delvincourt, Institutes du droit commercial, 2 tom. 1810, 2. ed. 1834, ed. Godet Brux. 1838.

J. M. Pardessus († 1853), Cours de droit commercial, 4 Bde. 1814, 2. bis 4. Aufl. in 5, 5. in 6, 6. in 4 Bänden (ed. de Rozière).

Emile Vincens, Exposition raisonnée de la législation commerciale et examen critique du code de commerce, 3 Bde. Paris 1821. Livre XII, commerce maritime: III 88—610 (mit Berücksichtigung des öffentlichen Seerechts).

P. S. Boulay-Paty († 1830), Cours de droit commercial maritime d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce, Rennes et Paris 1821—1823 4 Thle., 2. ed. Paris 1834 4 Thle.

J. A. Rogron, Code de commerce expliqué, 8. ed. 1849. Seerecht S 453—781.

Delamarre et Lepoitvin, Traité théorique et pratique de droit commercial, Paris 1860 f., Theil III und IV.

P. Bravard-Veyrières, Manuel du droit commercial, Paris 1838, 3. ed. 1846, 6. ed. 1861 (Seerecht S 322—582, auch das öffentliche), 7. ed. 1867 (Buch II S 303—528), vgl. noch von demselben Verfasser: Notions préliminaires à l'explication du droit maritime, Paris 1838 (15 Seiten); ferner von demselben: Traité de droit commercial: cours professé à la faculté de droit de Paris, publié, annoté et complété par Ch. Demangeat, 6 Bände, Band 1—3 Paris 1862, Band 5 und 6 1865, Band 4 1875 enthält die fünf ersten Titel des zweiten Buchs des Code de commerce.

Isid. Alauzet, Commentaire du code de commerce et de la législation commerciale, 4 Bände Paris 1856 f. (Band 3 Seerecht),

2. ed. 1868 (Band 4 Seerecht), 3. ed. 1879 (Band 5 u. 6 Seerecht, Band 5 Art. 190—331, Band 6 Art. 332—436 und Ges von 1874).

Louis Pouget, Principes de droit maritime suivant le code de commerce français, analogie avec les lois ou codes étrangers, 2 vol. Paris 1858. Das eigentliche Seerecht in Band II S 217—592, vorher Versicherungsrecht.

Edmond Dufour, Droit maritime, commentaires des titres 1 et 2 livre II du code de commerce, 2 vol. Paris 1859.

J. Bédarride, Droit commercial, commentaire du code de commerce livre II, du commerce maritime, 5 tom. Paris 1859, 2. ed. 1875, dazu als tome 6: commentaire de la loi du 10 déc. 1874 sur l'hyp. mar., Paris et Aix 1877.

R. de Fresquet, Précis du cours de droit commercial maritime, Aix 1871, drei Abtheilungen (nach Anordnung des C. de c.).

E. G. Höchster et Aug. Sacré, Manuel de droit commercial français et étranger. Droit maritime, 2 vol. 1876.

M. Cresp, Cours de droit maritime, annoté, complété et mis au courant de la jurisprudence la plus récente par Aug. Laurin, 4 vol. Paris et Aix 1876, 1878 (geht bis Titel 9 incl. Buch II C. de c., vgl. Goldschmidt in Z f. HR XXIII 353—357), 1882 (Band 3 u. 4 Versicherungsrecht).

A. Boistel, Précis du cours de droit commercial, Paris 1874 (Seerecht S 809—1086).

Arthur Desjardins, Traité du droit commercial maritime, Band I Paris 1878 (die Titel 1 und 2 Buch II C. de c.), II 1880 (Titel 3 und 4), III 1882 (Titel 5, 6 und 8), sehr ausführlich mit Allegirung der fremden Gesetzgebung, jedoch ohne Verarbeitung derselben.

L. de Valroger, Droit maritime, commentaire théorique et pratique du livre II du C. de c. etc., vol. 1 u. 2 1883 (Titel 1—8 Buch II C. de c.).

Alfred de Courcy, Questions de droit maritime, 2 vol. Paris 1877 und 1879. Eine Sammlung von Abhandlungen, in welchen eine gesunde Opposition gegen die herrschende Behandlung des Seerechts sich geltend macht.

Wichtig ist in geschichtlicher Hinsicht A. Frémery, Etudes de droit commercial, Paris 1833, insbes. S 167—336. 391 ff.

Populär gehalten sind:

H. Eloy et J. Guerrand, Marine marchande, des capitaines maîtres et patrons ou traité de leurs droits et obligations, Paris 1862 2 tom. (bes. auch öffentl. Seerecht).

V. Toussaint, Code manuel des armateurs et des capitaines de la marine marchande, 2. Aufl. Paris 1873.

T. Paulmier, Manuel pratique des capitaines de navire au point de vue légal, 1883.

Ferner sind folgende Werke in lexikalischer Form von Wichtigkeit:

Aldrick Caumont, Dictionnaire universel du droit commercial maritime, Paris 1857 2 vol., 2. Aufl. 1869.

L. M. Devilleneuve et G. Massé, Dictionnaire du droit commercial, Brux. 1839, 4. Aufl. Paris 1849.

Goujet et Merger, Dictionnaire de droit commercial, 6 Bde. Paris 1845, 1846, 3. Aufl. par Ruben et Couder, Paris 1877 bis 1881.

b. Von Präjudiciensammlungen sind ausser den allgemeinen von Merlin, Sirey, Dalloz, Sebire et Carteret etc. besonders zu erwähnen:

Sanfourche Laporte et Boucher, Jurisprudence commerciale ou recueil des jugements et arrêts rendus en matière de commerce de terre et de mer, 4 vol. Paris 1808, 1809.

Girod et Clariond, Journal de jurisprudence commerciale, décisions notables rendues par le Tribunal de commerce de Marseille et la Cour d'Aix, Marseille 1820 ff. Im Beiblatt auch Entscheidungen anderer Gerichte.

H. Cuson, Bibliothèque du commerce, mémorial de jurisprudence commerciale et maritime, 10 vol. Bordeaux 1824—1833. Fortsetzung von A. Laroze, Bord. 1834 ff.

Crémieux et Patorni, Répertoire du droit commercial, continué par Clariond et Lehr, Paris 1830 ff.

Jurisprudence du Port d'Anvers, ed. F. de Kinder etc. seit 1856 (table générale 1877).

II. Italien. Ziemlich unbedeutend:

Alessandro Bronzini, Studi elementari di diritto commerciale applicati al codice di commercio, 2 Bde. Torino 1843 f. (Seerecht I 355—550, II 1—125. 381—393).

A. Albertazzi e M. S. Prasca, Comento analitico al codice di commercio per gli stati Sardi, tom. II. Torino 1844.

Cesarini, Principi di giurisprudenza commerciale, Macerata 1840, 3. ed. Roma 1858 (Seerecht S 569—900).

Borsari, Il codice di commercio annotato, 2 Bände Torino 1869, 1870 (Seerecht II 5—673).

Enr. Galuppi, Istituzioni di diritto commerciale, 2 Bände 1873, 1874 (Seerecht II 1—347).

A. Marghieri, Sommari delle lezioni di diritto commerciale, Nap. 1879 (S 147—227)[1].

E. Vidari, Il nuovo codice di commercio compendiosamente illustrato, 2 Bände Milano 1883 (Seer. II 1—160, 336—351, 363 ff.).

Präjudicien finden sich in:

A. Nervini, Decisioni del magistrato civile e consolare di Livorno in materia di commercio terrestre e marittimo, Livorno 1841.

Abrana, Basarig e Benigher, Raccolta di giudicati marittimi, Band I 1878 (triester Entsch. aus den Jahren 1850—1860).

Weitere Entscheidungen in den Zeitschriften: Giurisprudenza commerciale italiana (1861—1874); Il Casaregis (seit 1875); Il diritto commerciale (seit 1883) und Rassegna di diritto commerciale italiano e straniero (seit 1883).

III. Spanien und Südamerika.

Gomez de la Serna y José Reus, Código di commercio arreglado a la reforma de 6. dec. 1868, 5. ed. Madrid 1870, 6. ed. 1875, 7. ed. 1878, dazu Supplemento 1879.

R. M. de Eixala, Instituciones de Derecho mercantil de España, ed. 4. von M. Duran y Bas, Barcelona 1865.

L. Sanojo, Exposicion del C. di C. con su texto, 2 Bde. Caracas 1874 (Seerecht Band II 5—314).

IV. Niederlande.

Nicolas Olivier, Het Zeeregt van vroegeren en lateren tijd, 's Hage 1831 (nach des Verfassers Tode herausgeg. von C. Asser).

A. de Pinto, Handleiding tot het Wetboek van Koophandel, 2 Theile 's Gravenhage 1841, 1842, 2. Aufl. 1854.

A. C. Holtius († 1861), Voorlezingen over Handels- en Zeeregt, uitgegeven door B. J. L. de Geer van Jutfaas, 3 Bände Utrecht 1861 (Band II Seerecht, Band III Assecuranz- und Havereirecht).

G. Diephuis, Handboek voor het Nederlandsch Handelsregt, 3 Bände Groningen 1865—1867, 2. Aufl. 1874 f. (Band II Seerecht, Band III Versicherungsrecht).

J. de Wal, Het Nederlandsche Handelsregt, 3 Bände Leiden 1869 (Seerecht in Band II, dazu in Band III S 191—206 van executorial beslag op en verkoop van schepen und S 207—220 nieuwe neder-

[1] Das Seerecht wird nicht behandelt in den Werken von Carnazza Puglisi, Zuccoli, Vidari (Corso di diritto commerciale), fraglich ob in denen von Costi (Ven. 1841), Sozzi e Montagnini (Torino 1843 f.), Parodi (Genova 1854), Cipelli (Parma 1864). Das Werk von Morrone, Il diritto marittimo del regno d'Italia, I Nap. 1882, behandelt vorläufig nur das öffentliche Seerecht.

landsche wetgeving op de zeebrieven, Ges vom 29. Mai 1869). Ein Grundriss, in jeder Hinsicht zuverlässig, ausgezeichnet in der Behandlung einzelner Fragen, besonders aber wegen der Quellen- und Literaturangaben unentbehrlich.

J. G. Kist, Beginselen van Handelsregt volgens de Nederlandsche wet, vijfde Deel: Zeeregt, Amsterd. 1875 (einzelne Fragen sind schon in den früheren Bänden besprochen).

Für die Entstehungsgeschichte des Wetboek van Koophandel ist wichtig:

J. C. Voorduin: Geschiedenis en Beginselen der Nederlandsche Wetgeving etc., Band 8—10 Utrecht 1840 f.

Präjudicien findet man in den Beiblättern zu den Nieuwen Bijdragen tot Regtgeleerdheid en Wetgeving (vorher Nederl. Jaarboeken und Bijdragen tot R. en W.), besonders aber in:

A. de Vries en J. A. Molster, Magazijn van Handelsregt, Amsterdam 1859—1875 17 Bände[2].

C. Skandinavische Staaten.

J. E. R(ingström), Sjölags- och seglations lexicon, 2 delar Stockh. 1816.

H. A. Martensen, Haandbog for Skippere og Söhandlende, 2. Aufl. Kiöbenh. 1822.

Schiönning, Bemärkninger ved enkelte Artikler af Lovens 4 Bog, Kiöbenh. 1838.

Gram, Den private Söret efter Dansk Lovgivning fremstillet, Kiöbenh. 1851.

Rabenius, Handledning vid föreläsningar i Sjörätten, Ups. 1869.

Hambro, Den privata Sjörätten enligt Svensk Lagstiftning, 2 Theile Stockh. 1870, 2. Aufl. 1881.

Sjölagen med Anmärkningar etc., 3. Aufl. Stockh. 1877.

Dahlström, Den svenska privata sjörätten, Stockh. 1882.

Hallager, Den Norske Söret, Christ. 1867, 2. Aufl. 1873, 3. Aufl. 1881.

Irgens, Lovsammling for Redere, Söfarende etc., Sarpsborg 1876.

Larssen og Morgenstierne, Samling af norske Love og Bestemmelser vedkommende Handel og Söfart etc., Krist. 1878.

[2] Ueber Levy s. § 15 A II.

§ 15. b. Deutsche Seerechtsliteratur.

A. Schriftsteller

I. vor dem Handelsgesetzbuche.

1. des gemeinen Seerechts.

Georg Friedr. v. Martens († 1821), Grundriss des Handelsrechts, insbesondere des Wechsel- und Seerechts, Göttingen 1797, 2. Aufl. 1805, 3. Aufl. 1820 (vgl. de Wal I 34). Drittes Buch Seerecht § 141 ff.

Arnold Heise, Handelsrecht. Nach dem Original-Ms., Frankfurt 1858. Drittes Buch Seerecht §§ 141—223. Vorlesungen, welche Heise im Jahre 1815 zu Göttingen gehalten hat.

Fr. Joh. Jacobsen, Seerecht des Friedens und Krieges in Bezug auf Kauffahrteischiffe, Altona 1815. Englische Uebersetzung von Will. Frick, Baltimore 1818.

Meno Pöhls, Darstellung des Seerechts nach gemeinem und hamburgischem Rechte, Hamburg 1830—1833, 4 Theile, dazu Versicherungsrecht, 2 Theile.

C. v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre, 2 Bände Berlin 1851 (enthält auch das Völkerseerecht).

C. W. Harder, Das Schiffs- und Seerecht, Leipzig 1855 (Separatabdruck aus WRLex IX 724 ff.).

Reinhold Nizze, Das allgemeine Seerecht der civilisirten Nationen. Erster Band: Das öffentliche Seerecht, Rostock 1857. Mehr ist nicht erschienen. Das Buch enthält auch Ausführungen über privatrechtliche Verhältnisse.

Die seerechtlichen Institute werden meist auch dargestellt in den Lehrbüchern des deutschen Privatrechts, z. B. von Eichhorn, Mittermaier, Hillebrand, Gerber, Beseler (jedoch nur in der ersten Auflage).

2. der Particularrechte:

C. F. Koch, Lehrbuch des preussischen gemeinen Privatrechts, 3. Aufl. 1857, Band I S 724—779 (Versicherungsrecht in Band II).

J. F. Marquardt, Handbuch für Seeschiffer und Schiffsrheder, Danzig 1831, 2 Theile.

Alexander Miruss, Das Seerecht und die Flussschiffahrt nach den preussischen Gesetzen u. s. w., 2 Bände Leipzig 1838, 1839.

C. Mahnke, Die Seeschiffahrt Preussens, eine schematisch geordnete Sammlung aller auf dieselbe Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse, Stettin 1854.

G. Schow, Grundsätze des nach dem allgemeinen Landrecht geltenden Seerechts, in besonderer Anwendung auf Ostfriesland u. s. w., Leer 1857.

J. C. A. Bojunga, Schiffahrtshandbuch. Eine Sammlung der Handels- und Schiffahrtsverträge und der der Schiffahrt halber erlassenen Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen Hannovers u. s. w., Aurich 1858.

Hintze, Hannoversches Seerecht in Beziehung auf das Herzogthum Bremen und Fürstenthum Lüneburg, I Hannover 1859.

Strackerjan, Schiffahrtshandbuch, Oldenburg 1853, 2. Ausgabe 1860.

II. Literatur seit Einführung des Handelsgesetzbuchs. Als wichtigstes Werk kommen in Betracht die „Protokolle der Commission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs“, herausgegeben von J. Lutz, Würzburg 1860 bis 1863, Band IV—VIII. Es sind sodann drei Commentare erschienen:

C. F. Koch, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch mit Commentar in Anmerkungen, Berlin 1863, 2. Aufl. 1868 (S 628—971).

Makower, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch mit Commentar, Berlin 1862 (zusammen mit S. Meyer, von Auflage 2 an von Makower allein), 8. Aufl. 1880.

W. Lewis, Das deutsche Seerecht. Ein Commentar zum V. Buche des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, 2 Bände Leipzig 1877, 1878 (vgl. darüber Ehrenberg in der Kritischen Vierteljahrsschrift XXI 161 ff.), Band I 2. Aufl. 1883.

C. Gareis, Das deutsche Handelsrecht, Berlin 1880, S 554—606.

Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts von Endemann u. a. Vierter Band 1883, Buch IV Seerecht, Einl. und Abschnitt 1—3 (Rheder, Schiffer, Frachtgeschäft) von W. Lewis, Abschnitt 4—7 (Bodmerei, Haverei, Bergung, Pfandrechte) von R. Schröder, Abschnitt 8 (Seeversicherung) von Reatz.

V. Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880. Dieses Werk verbreitet sich (S 1—325) über eine Menge Materien des Seerechts und mag deshalb schon hier erwähnt werden.

Ueber die „Excurse zu einigen Theilen des Seerechts“ von Ackermann in Buschs A IX—XIV vgl. Goldschmidt in Z f. HR X 614.

Ferner sind hier vier Werke in fremden Sprachen zu erwähnen:

B. G. Ridolfi, Il diritto marittimo della Germania settentrionale

comparato col libro II del codice di commercio del regno d'Italia, Firenze 1871.

E. E. Wendt, Papers on maritime legislation. With a translation of the German mercantile law relating to maritime commerce, London 1868, 2. ed. 1873.

Levy, Het algemeene Duitsche Handelswetboek, vergeleken met het Nederl. Wetboek van Kooph., Amst. 1869.

Code de commerce Allemand etc. traduits et annotés par P. Gide, J. Flach, Ch. Lyon-Caen, J. Dietz, Paris 1881, S 168—388.

B. Sammlungen von Abhandlungen und Präjudicien, Zeitschriften. An die Judicatur des hier vor allem in Betracht kommenden Oberappellationsgerichts zu Lübeck und der hanseatischen Gerichte schliessen sich an:

Heise und Cropp, Juristische Abhandlungen mit Entscheidungen des OAG der vier freien Städte Deutschlands, 2 Bände Hamburg 1827, 1830.

Thöl, Ausgewählte Entscheidungsgründe des OAG der vier freien Städte, Göttingen 1857 (enthält die älteren Entscheidungen bis zum Jahre 1836 im Auszuge, das Seerecht ist dabei ziemlich kurz weggekommen).

Bruhn, Entscheidungen des OAG zu Lübeck in lübecker Rechtssachen, 2 Bände 1858 (die wichtigsten Erk. zwischen 1820 und 1848).

Wunderlich, Die Jurisprudenz des OAG der vier freien Städte Deutschlands in bürgerlichen Rechtssachen aus Lübeck, 2 Bände 1866 (Erk. aus den Jahren 1848—1864).

Sammlung von Erkenntnissen und Entscheidungsgründen des OAG zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen, NF I 1, 1855 (Erk. von 1840—1842).

Sammlung der Erkenntnisse und Entscheidungsgründe des OAG zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen, 5 Bände 1849—1871 (Erk. von 1843—1864).

Hamburgische Gerichtspraxis. Sammlung hamburgischer Urtheile des OAG (vom Jahre 1856), bearbeitet von einem Advocaten, Hamburg 1859.

Sammlung der Entscheidungsgründe des OAG der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in bremischen Civilrechtssachen, 5 Bde. Bremen 1846—1866 (Entsch. von 1842—1864).

An die Stelle dieser Sammlungen tritt dann:

Kierulff, Sammlung der Entscheidungen des OAG zu Lübeck, Band I—VI 1866—1873 (Entsch. von 1865—1870).

Entscheidungen auch der Unterinstanzen findet man in folgenden Zeitschriften und Sammlungen:

Archiv für das Handelsrecht. Eine Sammlung praktisch wichtiger vor dem hamburgischen Handelsgerichte verhandelter Rechtsfälle. Herausgegeben von einigen hamburgischen Rechtsgelehrten, 2 Theile Hamburg 1818, 1820.

Asher, Rechtsfälle aus dem Gebiete des Handelsrechts u. s. w. (Beiblatt zur Monatsschrift für Politik und Handel), 3 Theile Hamburg 1834—1837.

Auswahl handelsrechtlicher Fälle, verhandelt vor dem Handelsgericht der freien Hansestadt Bremen, 1851.

Neues Archiv für Handelsrecht, herausg. von J. F. Voigt und E. Heinichen, später von Voigt (Weber) und Heineken, 4 Bde. Hamburg 1858—1866. Sehr werthvolle Aufsätze enthaltend.

W. Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen, Heft I 1858 (Entsch. von 1851—1853), Heft II 1861 (Entsch. von 1854—1857).

J. Seebohm, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen. Im Anschluss an die Ullrich'sche Sammlung, Heft I 1865 (Entsch. von 1858 und 1859), Heft II 1866 (Entsch. von 1860 und 1861).

G. Hermann und Carl Hirsch, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen. Als Fortsetzung der Ullrich-Seebohm'schen Sammlung, Heft I 1871 (Entsch. von 1862), Heft II 1871 (Entsch. von 1863), Heft III 1873 (Entsch. von 1864), Heft IV 1876 (Entsch. von 1865).

(Nathan,) Hamburgische Gerichtszeitung, 8 Jahrgänge, der letzte unvollständig, 1861—1868. Enthält ebenso, wie die beiden folgenden Zeitschriften, lediglich Erkenntnisse.

Hamburgische Handelsgerichtszeitung, Hauptblatt: Handelsrechtliche Fälle, 12 Jahrgänge 1868—1879. Als Fortsetzung:

Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt: Handelsrechtliche Fälle, seit 1880.

Sehr wichtig ist sodann die Judicatur des OAG zu Rostock und der rostocker Gerichte:

Sammlung von Entscheidungen des Grossherzogl. Hohen OAG und der städtischen Gerichte in Rostockschen Rechtsfällen, Rostock 1849 (2. unveränderte Auflage 1862), erste Fortsetzung 1853, zweite 1856, dritte 1861.

Buchka und Budde, Entscheidungen des grossherzogl. mecklenburgischen OAG zu Rostock, seit 1855: die ersten 8 Bände enthalten seerechtliche Entscheidungen.

Weniger von Bedeutung für das Seerecht sind die Entscheidungen des preussischen Obertribunals:

Entscheidungen des geheimen OTr, herausg. im amtlichen Auftrage von 1837 bis 1879, 83 Bände, vorher Simon und v. Strampff, Rechtssprüche der preussischen Gerichtshöfe, 4 Bde. 1828—1836.

Striethorst, Archiv für Rechtsfälle, die zur Entscheidung des königl. OTr gelangt sind, von 1851 bis 1879, 100 Bände.

Für die Weiterentwicklung des Seerechts ist dann ganz besonders von Einfluss gewesen die Rechtsprechung des ROHG:

Entscheidungen des Reichs- (bis Band 2 des Bundes-) Oberhandelsgerichts, herausg. von den Mitgliedern desselben, 25 Bde. 1871—1879. Einzelne hier nicht mitgetheilte Entscheidungen findet man in der Hamburgischen Handelsgerichtszeitung, die übrigen Sammlungen sind entbehrlich. Sodann:

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Leipzig 1880 ff., bis jetzt 9 Bände.

Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, herausg. im Reichsamt des Innern, Hamburg seit 1879 4 Bände vollständig, Band 5 im Erscheinen.

Von Zeitschriften sind noch zu erwähnen:

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, erscheint seit 1858, bis jetzt 29 Bände.

Centralorgan für den deutschen Handelsstand, herausg. von Löhr, 3 Bde. Köln 1862—1864. Neue Folge: CO für das deutsche Handels- und Wechselrecht, herausg. von Löhr, seit Band VI von W. Hartmann, 9 Bände Elberfeld 1865—1873.

F. W. Busch, Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts, seit 1862, NF seit 1872, bisher 45 Bände.

II. Das Anwendungsgebiet des deutschen Seerechts.

§ 16. Die Normen für Seehandelssachen.

Wird ein Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, so sind alle Rechtsverhältnisse, welche unmittelbar oder mittelbar mit dieser Verwendung zusammenhängen, als Seehandelssachen zu behandeln. Es kommen demnach bei der rechtlichen Beurtheilung derselben nach Art. 1 des HGB zunächst die Bestimmungen desselben, sodann die Handelsgebräuche und erst in deren Ermangelung das allgemeine bürgerliche Recht zur Anwendung [1]. Die Natur dieser Rechtsnormen ist, soweit für das Seerecht Besonderheiten gelten, zunächst zu untersuchen, dann ist die Frage zu besprechen, wie weit gesetzliches Particularseerecht auf privatrechtlichem Gebiet bestehen geblieben ist, darauf sind die öffentlichen Seerechtsnormen zu betrachten, sowie endlich noch die privatseerechtlichen Verhältnisse, welche nicht mit dem Seehandel zusammenhängen.

I. Im allgemeinen kommen bei der Beurtheilung privatrechtlicher Seehandelssachen in erster Linie die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zur Anwendung, bezw. die Vorschriften derjenigen Reichsgesetze, welche an die Stelle jener getreten sind; jedoch hat die Reichsgesetzgebung dem Handelsgesetzbuche für gewisse Fälle einen subsidiären Charakter beigelegt, indem entweder das Particularrecht ganz allgemein für gewisse Verhältnisse den Vorrang vor den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs behalten soll [2], oder es der Landesgesetzgebung

[1] Im Folgenden sind nur die dem Seerecht eigenthümlichen Fragen genauer zu berühren, während im übrigen auf das Handelsrecht im engeren Sinne zu verweisen ist, vgl. namentlich Goldschmidt, Handbuch § 33 ff., Behrend, Lehrbuch § 15 ff. und Laband in Z. f. HR XVII 466 ff.

[2] Z. B. Art. 562, 594, 536 al. 2 (anders jetzt SeemO § 37).

gestattet ist, nach Einführung desselben Abweichungen von seinen Bestimmungen zu sanctioniren, während das bisherige gesetzliche Particularrecht hinfällig geworden ist[3]. Endlich sind durch § 4 des Gesetzes vom 5. Juni 1869 bestimmte landesgesetzliche Vorschriften (s. § 12 III), auch insoweit sie Abänderungen des HGB enthalten, als Landesgesetze aufrecht erhalten worden. Während in den beiden erstgenannten Fällen eine weitere Abänderung der landesgesetzlichen Vorschriften auf dem Wege der Landesgesetzgebung zweifellos zulässig ist, dürfte eine solche jener besonderen Vorschriften in Bezug auf ihre staatsrechtliche Wirksamkeit mindestens sehr fraglich erscheinen, obwohl die Particulargesetzgebung sich nicht gescheut hat, dieselbe eintreten zu lassen[4]. Was die Anwendung der Bestimmungen des HGB anlangt, so ist weiter wohl zu beachten, dass das fünfte Buch desselben den übrigen Büchern gegenüber eine besondere Stellung einnimmt. Der Umstand freilich, dass die Berathungen des ersteren nicht nur örtlich getrennt von denen der letzteren, sondern auch durch eine sehr verschieden zusammengesetzte Commission vorgenommen worden sind, kann formell nicht ins Gewicht fallen, da das HGB als einheitliches Gesetz Geltung erlangt hat, ja selbst darauf wird man entscheidendes Gewicht nicht legen dürfen, dass bei den Berathungen des Landhandelsrechts oft nachweislich an die Verhältnisse

[3] Z. B. Art. 448, 489, 567 al. 2, 701, 710 unter 1, 731 al. 3.

[4] Dies ist geschehen mit der bremischen V v. 9. Febr. 1866, welche durch Ges v. 6. Mai 1877, 20. Nov. 1879 u. 12. Mai 1883 verändert wurde. Hinsichtlich der §§ 51—55 der mecklenburgischen EV liegt der Fall noch complicirter, insofern diese Paragraphen durch eine V v. 22. Oct. 1869 modificirt worden sind, also in ihrer ursprünglichen Fassung in dem Momente nicht mehr galten, in dem das Reichsgesetz v. 5. Juni 1869 Gesetzeskraft erlangte (nämlich am 1. Januar 1870). Die betreffenden Bestimmungen sind zwar als Landesgesetze aufrecht erhalten, daraus folgt aber nur, dass diese speciell genannten Bestimmungen ausnahmsweise Reichsrecht brechen, nicht auch solche, welche die Landesgesetzgebung an ihre Stelle zu setzen für gut findet, man müsste denn annehmen, dass das Reich die in den betreffenden Bestimmungen enthaltenen Materien der Landesgesetzgebung zur selbständigen und eventuell abweichenden Regelung überwiesen habe, eine Annahme, welche zwar für die vorliegenden Fälle unbedenklich, vom allgemeinen staatsrechtlichen Standpunkte aber um so bedenklicher sein würde. Drei andere mögliche Ansichten sind: 1. Abänderungen der betr. Bestimmungen können nur im Wege der Reichsgesetzgebung erfolgen (Reichsgesetz mit local beschränkter Wirkung?); 2. die Landesgesetzgebung kann diese Bestimmungen aufheben, sich also dem Reichsrecht unterwerfen, aber sie nicht abändern; 3. sie kann sie zwar abändern, aber nur in der Weise, dass sie sich dem Reichsrecht nähert, nicht in der Weise, dass sie noch mehr davon abweicht. Ich möchte mich für die unter 1 aufgeführte Ansicht entscheiden, behandle aber im Folgenden aus praktischen Gründen die Abänderungen der Landesgesetzgebung als giltig.

des Seeverkehrs gar nicht gedacht worden ist, dagegen ist von Bedeutung, dass das Seerecht sich seit alter Zeit zu einem in sich abgeschlossenen Rechtstheile gestaltet hat[5], und dass auch die Regelung, welche dasselbe in dem HGB erfahren hat, nicht eine Zusammenstellung einzelner specieller Rechtssätze, sondern eine Codification eines besonderen Rechtstheils ist. Man wird daher nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet sein, die Bestimmungen des fünften Buches zunächst aus sich selbst zu interpretiren, man wird gut thun, zunächst die Natur der Sache, die Analogie im weitesten Maasse, auch die historische Entwicklung des Seerechts zu Rathe zu ziehen, bevor man Sätze des Handelsrechts im engeren Sinne zur Anwendung bringt auf Verhältnisse, an welche bei Erlass derselben nicht gedacht wurde. Das Seerecht steht zum Handelsrecht im engeren Sinne in einem ganz ähnlichen Verhältnisse wie das Wechselrecht, hinsichtlich dessen ja eine formelle Unabhängigkeit, gleichviel aus welchen Gründen, anerkannt ist.

II. In zweiter Linie kommen nach der herrschenden Meinung die Handelsgebräuche, d. h. das Handelsgewohnheitsrecht zur Anwendung, es hat dasselbe also weder den absoluten, noch den dispositiven Vorschriften des HGB gegenüber derogirende Wirkung. Das Handelsgewohnheitsrecht beruht auf der gemeinsamen Rechtsüberzeugung aller Handeltreibenden oder einzelner Kreise derselben und wird aus der thatsächlich hervortretenden Uebung, soweit sich dieselbe als Uebung eines Rechtssatzes darstellt, erkannt. Im Seerecht kommt dasselbe in doppelter Weise zur Erscheinung, einmal als Seehandelsgewohnheitsrecht, soweit es von den Kreisen derjenigen ausgeht, welche Seehandel betreiben — dieses bietet keine Besonderheiten dar, es gelten die gleichen Grundsätze, wie im Handelsrecht im engeren Sinne —, sodann als Seemannsbrauch[6], soweit es von den Kreisen derjenigen Personen ausgeht, welche die Schiffahrt technisch ins Werk setzen. In älterer Zeit war der Seemannsbrauch eine wichtigere Rechtsquelle als gegenwärtig, indem namentlich das Verhalten der Seeleute verschiedener Länder gegen einander auf hoher See, wo eine Gebietshoheit und somit eine formell einheitliche Gesetzgebung nicht besteht, lediglich durch ihn geregelt wurde, während diese Verhältnisse nunmehr grösstentheils durch materiell gleiche Gesetze der civilisirten Staaten geordnet sind. Immerhin kommt dem Seemannsbrauch

[5] Behrend, Lehrbuch des Handelsrechts I 17.

[6] Das HGB spricht vom Seemannsbrauch nur im Art. 481, vgl. preuss. Entw Art. 417 und 418 al. 1.

auf dem innerstaatlichen Gebiete noch eine grosse Bedeutung zu. Damit von einem Seemannsbrauch als von einer Quelle des objectiven Rechts gesprochen werden könne, muss der Brauch sich darstellen als Rechtsübung, er darf daher nicht gegen zwingende Rechtsgebote, auch nicht gegen die guten Sitten verstossen: wann dies der Fall ist, lässt sich nur für den einzelnen Fall feststellen. Im übrigen wird man zwei Fälle auseinanderhalten müssen, welche man als den verpflichtenden und den befreienden Seemannsbrauch bezeichnen kann. Um diese beiden Fälle unterscheiden zu können, hat man zunächst davon auszugehen, dass es einen objectiven Maasstab, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, giebt, nach welchem bemessen werden kann, ob der Führer eines Schiffes und Personen der Besatzung desselben ihre seemännische Pflicht und Schuldigkeit gethan haben. Um nun nach diesem Maasstabe einen einzelnen Fall beurtheilen zu können, wird es freilich auch erforderlich sein, sich mit dem bekannt zu machen, was in solchem Fall gebräuchlicherweise beobachtet zu werden pflegt. Quellen objectiven Rechts sind diese Bräuche jedoch erst dann, wenn sie entweder jenen Personen eine absolute Verpflichtung auferlegen, oder wenn sie Regeln festsetzen, welche jenen Maasstab selbst verändern, indem sie mehr oder weniger verlangen, als die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers mit sich bringen würde. Ein verpflichtender Seemannsbrauch liegt demnach vor, wenn entweder eine bestimmte Verpflichtung auferlegt wird, oder wenn in besonderen Fällen mehr verlangt wird, als nach jenem Maasstabe erforderlich wäre. Hierzu gehörten früher insbesondere die Regeln, welche sich in Bezug auf das Ausweichen der Schiffe gebildet hatten, so lange dieselben gewohnheitsrechtlich festgesetzt waren. Ferner gehört hierher der Fall, dass sich gewohnheitsrechtlich eine Verpflichtung gebildet hat, in bestimmten Revieren Lootsen zu nehmen, obwohl die gewöhnliche Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers dazu nicht zwingen würde[7]. Gegenwärtig von grösserer Bedeutung ist der Seemannsbrauch,

[7] Die gewöhnliche Sorgfalt verlangt das Nehmen von Lootsen nur, wenn sich keine Person an Bord befindet, welche das in Frage stehende Fahrwasser kennt (ROHG XI 331 ff.), der Seemannsbrauch kann mehr verlangen, daher sagte Art. 418 al. 1 des preussischen Entw (= Niederl. 363): der Schiffer muss sich auf solchen Gewässern, wo Gesetz, Gewohnheit oder Vorsicht es gebieten, eines Lootsen bedienen. Vgl. Ord. Phil. II. von 1563, IV 9; Rotterd. Ass. O. 139; Schwed. Seer. von 1667, V 7; Entsch. OAG Lübeck v. 28. Dec. 1837 (in Sachen J. F. Voigt m. n. Santos & Monteiro c. Hubbuck): Wenn der Beklagte der Meinung ist, dass doch jedenfalls statt des Gebrauchs (Lootsen zu nehmen) ein eigentliches Gewohnheitsrecht zum Beweise zu verstellen sein würde, so erledigt sich dieser Punkt

welcher von einer möglichen oder denkbaren Verpflichtung befreit. Die Ausübung der Schiffahrt ist ihrer Natur nach ein gefahrvolles Unternehmen, die Gefahren derselben können aber durch Anwendung von Hilfsmitteln, wie sie namentlich die moderne Technik in reicher Menge zu Gebote stellt, wenn auch nicht ganz beseitigt, so doch jedenfalls in sehr bedeutendem Maasse vermindert werden. Nun aber kann es nicht in jedem Falle verlangt werden, dass diese möglichen Mittel auch alle wirklich angewendet werden, denn es würde dies vielfach darauf hinauskommen, die Ausübung des Rhedereigewerbes unlucrativ und damit unmöglich zu machen. Hat sich nun ein besonderer Brauch, eine Schifferregel, herausgebildet, aus welcher sich die Rechtsüberzeugung erkennen lässt, dass gewisse Maassregeln theils allgemein, theils für gewisse Arten von Schiffen oder Reisen ohne nachtheilige Folgen ausser Acht gelassen werden dürfen, so ist ein solcher Seemannsbrauch als eine Quelle objectiven Rechts, nicht blos als ein Mittel der Beurtheilung aufzufassen, wie im einzelnen Falle eine Rechtsregel anzuwenden sei: denn es wird durch ihn jene Rechtsregel, betreffend den allgemeinen Maasstab der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, nicht etwa nur bestimmt, sondern es werden neue Rechtsregeln an ihre Stelle gesetzt. Voraussetzung ist freilich, dass ein solcher Brauch sich soweit verdichtet hat, dass er die Gestalt einer Rechtsnorm annimmt; der Zeitpunkt, wann dies geschehen ist, wird sich aber ebensowenig bestimmen lassen, wie derjenige, in welchem ein Handelsgebrauch im subjectiven Sinne objectives Handelsgewohnheitsrecht geworden ist, was ja ebenfalls häufig vorkommt; vom dogmatischen Standpunkte ist das auch gleichgiltig, da hier die Antwort nur dahin gehen kann, dass ein solches Gewohnheitsrecht vorliege oder nicht. Als Mittel der Beurtheilung, ob das eine oder das andere der Fall sei, kommt als erstes und wichtigstes Mittel die unmittelbare Anschauung, also die Beobachtung der thatsächlichen Uebung der Seeleute in Betracht, sodann, weil auf der ersteren beruhend, Entscheidungen der Seeämter[8], Statuten der Versicherungsgesellschaften[9],

schon dadurch, dass nach der jetzigen Fassung des Beweisinterlocuts ein die Schiffer verpflichtender Gebrauch bewiesen werden soll (ungedruckt).

[8] Diese enthalten bereits ein reiches Material, vgl. z. B. Entsch. I 119, II 261. 431. 688. 908, III 48. 66 f. 326 (Stauung), I 281, II 418. 550. 607. 767, III 229. 231 (Ueberladung), II 75. 191 (spec. Auswässerung), I 69 und 574 (Bemannung), I 320. 454. 642 (Deckladung), I 354 (Garnirung), I 562. 668 u. ö. (Ballast), III 326, IV 50 (Schotten). Die Frage, in welchen dieser Fälle ein objectiver Seemannsbrauch vorliegt und in welchen nicht, ist weiter unten zu besprechen.

[9] Vgl. Entsch. SA II 191, III 229. 326.

Bedingungen der Börsen, endlich Entscheidungen der Gerichte und die Meinungen der Schriftsteller.

III. In Ermanglung des Handelsgewohnheitsrechts kommt das allgemeine bürgerliche Recht zur Anwendung, worunter das gesammte Gesetzes- und Gewohnheitsrecht zu verstehen ist, welches in einem Territorium gilt. Der Rechtszustand der deutschen Küstengebiete zerfällt in dieser Hinsicht, wenn man von dem Jütischen Lov absieht, in zwei Hauptgebiete:

a. Das preussische Landrecht gilt in den Provinzen Preussen und Pommern mit Ausschluss von Neuvorpommern und Rügen und in Ostfriesland.

b. In den übrigen Gebieten gilt das gemeine Recht.

Da aber sowohl das römische als auch das preussische Landrecht nur subsidiäre Geltung haben, so kommen noch viele Statutarrechte in Betracht, unter denen insbesondere die Stadtrechte von Lübeck und Hamburg von grösserer Bedeutung sind, da sich auf ihrer Grundlage unser deutsches Seerecht herausgebildet hat[10].

IV. Was die Frage anlangt, wie weit ältere gesetzliche Bestimmungen der Particularstaaten, welche sich auf das Privatseerecht beziehen, nach der Einführung des HGB bestehen geblieben sind, so ist zu unterscheiden, ob dieselben solche Materien befassen, welche in dem letzteren geregelt sind, oder nicht. Im ersteren Falle sind sie im allgemeinen beseitigt, da das Gesetzbuch eine Codification sein soll, demnach eine vollständige gesetzliche Regelung der fraglichen Verhältnisse enthält: bestehen geblieben sind nur diejenigen Bestimmungen, welche das Gesetzbuch ausdrücklich aufrecht erhalten hat. Wie lange aber diese Bestimmungen Geltung behalten, darüber enthält das Gesetzbuch keine Entscheidung, es kommt daher das Particularrecht in Anwendung. Nach demselben ist insbesondere das Verhältniss zum Gewohnheitsrecht zu bestimmen; erkennt das Particularrecht eine derogirende Kraft desselben dem Gesetzesrecht gegenüber an, so kann letzteres nicht etwa deshalb aufrecht erhalten werden, weil z. B. das HGB den Ortsgebrauch erst in Ermanglung örtlicher Verordnungen zur Anwendung kommen lassen will[11]. Aufgehoben sind

[10] Seerechtliche Sätze, welche sich gleichmässig in den Statuten von Lübeck und Hamburg vorfinden, gehörten im Mittelalter dem gemeinen deutschen Seerecht an. Diese Bemerkung hat, wie sich zeigen wird, auch für das heutige Recht noch praktische Bedeutung.

[11] Denn eine gesetzliche Bestimmung, welcher der Ortsgebrauch derogirt hat, ist eben keine örtliche Verordnung mehr, sondern als aufgehoben zu betrachten,

im übrigen auch diejenigen gesetzlichen Bestimmungen des Particularrechts, welche sich auf Gegenstände beziehen, deren künftige Regelung bei oder nach Einführung des HGB der Landesgesetzgebung überlassen worden ist[12]. Dagegen ist es überhaupt bei dem Zustande, wie er bei Einführung des HGB bestand, verblieben hinsichtlich derjenigen particularrechtlichen Bestimmungen, welche sich auf nicht durch das HGB geregelte Verhältnisse des Privatseerechts beziehen, natürlich soweit nicht die Particulargesetzgebung in dieser Beziehung ausdrücklich Veränderungen getroffen hat[13]. Verschieden von den bisher besprochenen Fragen ist die, inwieweit gesetzliche Vorschriften, welche von der Landesgesetzgebung bei oder nach der Einführung des HGB erlassen worden sind, dadurch, dass das letztere Reichsgesetz geworden ist, hinfällig geworden sind. Diese Frage ist im allgemeinen dahin gelöst, dass sie nur soweit bestehen geblieben sind, als sie Ergänzungen des Gesetzes enthalten, nicht dagegen, sobald sie als Abänderungen desselben erscheinen (Ges vom 5. Juni 1869 § 2)[14]. Eine genauere Untersuchung, wann das eine oder das andere der Fall ist, hat bei den einzelnen Bestimmungen zu erfolgen. Schwierigkeit macht endlich noch die Frage, in welchem Verhältniss das gemeine deutsche Handelsgewohnheitsrecht zu dem in Geltung gebliebenen gesetzlichen Particularrecht steht: die Entscheidung kann nicht durch das Particularrecht getroffen werden, denn dann würde man das gemeine Gewohnheitsrecht zunächst auflösen müssen in eine Summe materiell gleicher Gewohnheitsrechte der Einzelstaaten, was schon an und für sich unzulässig wäre, ausserdem die Folgerung nach sich ziehen würde, dass die Geltung desselben in den verschiedenen Territorien eine verschiedene sein würde, — sondern man wird sagen müssen, dass ein solches gemeines Gewohnheitsrecht als Reichsrecht dem Landesrecht vorzugehen hat (Art. 2 der Reichsverfassung in Verbindung mit Art. 1 des HGB)[15], dass demnach das gesetzliche Particularrecht einem solchen gegenüber dieselbe Stellung einnimmt, wie das allgemeine bürgerliche Recht, also erst in dritter Linie in Betracht kommt.

V. Was die öffentlichrechtlichen Seerechtsnormen anlangt und speciell die Frage, wie weit die Einzelstaaten berechtigt sind, Vorschriften

s. HGB Art. 562, 569 al. 1, 576, 594, 596 al. 1, 600, auch Art. 536 al. 2, aber jetzt SeemO § 37.

[12] Vgl. die in Anm 3 genannten Stellen.

[13] S. z. B. preuss. EG Art. 60 unter 1.

[14] Ueber die Ausnahmen s. oben unter I.

[15] Es müsste sich denn ergeben, dass dasselbe nur einen subsidiären Charakter an sich trägt.

dieser Art zu erlassen, so gelten hier die allgemeinen Bestimmungen des deutschen Reichsstaatsrechts. Da das gesammte Gebiet des Seerechts der Competenz des Reichs unterliegt, so besteht eine Befugniss der Einzelstaaten nur soweit, als sie vom Reiche entweder geduldet oder ausdrücklich zugelassen wird[16]. Auch hier gilt der Grundsatz, dass, soweit eine solche Materie vom Reiche geordnet ist, eine selbständige Regelung seitens des Einzelstaats ausgeschlossen, der letztere vielmehr nur befugt ist, etwaige Ergänzungen vorzunehmen, und auch diese nicht gegen den ausdrücklichen oder erkennbaren Willen der Reichsstaatsgewalt.

VI. Das soeben Gesagte gilt für alle Verhältnisse des Staatsseerechts. Fraglich dagegen ist, welche privatrechtlichen Grundsätze in Bezug auf diejenigen seerechtlichen Verhältnisse Anwendung zu finden haben, welche nicht mit den zum Erwerb durch die Seefahrt verwendeten, sondern mit den sonstigen Seeschiffen in Zusammenhang stehen. Unter diesen sind zwei Classen zu unterscheiden, die Schiffe der Kriegsmarine einerseits, sonstige im staatlichen Dienst befindliche Schiffe und Schiffe von Privatpersonen andererseits. Man wird vielleicht annehmen dürfen, dass diejenigen Bestimmungen des HGB, welche auf der Erwägung beruhen, dass der Betrieb der Seeschiffahrt ein für dritte Personen gefährlicher sei, und welche daher eine Haftung des Betriebsunternehmers festsetzen, auch auf diese Schiffe ohne Ausnahme anzuwenden seien[17]. Dagegen werden alle sonstigen Rechtssätze des HGB auf die Fahrzeuge der Kriegsmarine unanwendbar sein, vielmehr werden hier die Grundsätze des Militär- bezw. allgemeinen Staatsrechts zur Anwendung zu kommen haben. Im übrigen wird es als gestattet betrachtet werden müssen, die Bestimmungen des HGB, soweit dies der Natur der Sache nach möglich ist, analog anzuwenden, da dasselbe im allgemeinen nicht neues Recht hat einführen, sondern nur das bestehende sanctioniren wollen.

§ 17. Oertliche Anwendung der Seerechtsnormen[1].

I. Obwohl bei dem gegenwärtigen Vorherrschen des Gesetzesrechts eine territoriale Abgrenzung des Rechts die Regel bildet, ist

[16] Vgl. hierüber Laband, Staatsrecht I 105 ff., II 83 ff.

[17] Nach englischer Auffassung haftet der Staat nicht, Kay II 908, s. aber H. M. Ship Swallow (Swab. 32).

[1] Allgemeine Literatur bei v. Bar, Das internationale Privat- und Strafrecht 1862 S XIII ff. und Goldschmidt, Handbuch I 2. Aufl. S 375 Anm. Ueber Seerecht insbesondere s. T. M. C. Asser, Das internationale Privatrecht, übers. von

man doch allgemein darüber einverstanden, dass in den einzelnen Rechtsgebieten unter Umständen auch fremdes Recht zur Anwendung zu kommen habe. Der Rechtsgrund, auf welchen diese Anwendung zurückzuführen ist, kann sein ein staatsrechtlicher oder ein völkerrechtlicher, je nachdem die Gesetze des Einzelstaats Bestimmungen darüber enthalten, wann fremdes Recht zur Anwendung zu kommen habe, oder nicht. Auch wo eine Codification dieses sog. internationalen Privatrechts vorgenommen ist, hat man indessen nicht beabsichtigt, sich von den Grundsätzen des Völkerrechts zu entfernen, sondern man hat diese Grundsätze nur declariren und mit bindender Kraft für den einheimischen Richter versehen wollen. In den Gebieten der deutschen Küstenstaaten bestehen zwar solche innerstaatliche Vorschriften[2], da wir es aber hier nur mit denjenigen Rechtsnormen zu thun haben, welche sich als Abweichungen von den allgemeinen Grundsätzen speciell auf dem Gebiete der Seesachen herausgebildet haben, so kommen dieselben für uns nicht in Betracht (Art. 1), es findet vielmehr hier das gemeine Gewohnheitsrecht Anwendung, wie dasselbe namentlich aus den Entscheidungen der Gerichtshöfe als die gemeinsame Rechtsüberzeugung der in Betracht kommenden Kreise erkannt werden kann. Darf man als den obersten Grundsatz in dieser Lehre die Regel aufstellen, dass der Richter nur ausnahmsweise fremdes Recht zur Anwendung bringen soll[3], so haben sich, was insbesondere die Anwendung seerechtlicher Normen anlangt, hiervon nach zweifacher Richtung hin Abweichungen herausgebildet, indem einerseits in gewissen Fällen fremdes Recht regelmässig Anwendung finden, andererseits dasselbe auch ausnahmsweise nicht zur Anwendung gelangen soll. Was die erstere Abweichung anlangt, so war hier namentlich der Umstand von Bedeutung, dass nach den Grundsätzen des Völkerrechts Schiffe auf hoher See, also in denjenigen Meerestheilen, welche einer Gebietshoheit nicht unterliegen, als Pertinenzen desjenigen Landes gelten, dessen Flagge sie

M. Cohn (Conrat) 1880, S 119—131, Lyon-Caen im Journal de droit int. privé IV 479—495, IX 241—260. 488—500. 593—606, vgl. de Courcy, Questions I 72 ff., P. Fiore, Trattato di diritto internazionale publico II, 2. ed. 1882, S 220—238, auch Maclachlan S 166—180.

[2] Vgl. insbes. PLR Einl. § 14 ff.

[3] Dieser Grundsatz ist auch in der maritimen Rechtsprechung stets anerkannt gewesen, jedoch mit einer wichtigen Ausnahme: „Die Anwendung jener Regel (in dubio: jus fori) würde allerdings bedenklich erscheinen, wenn das hanseatische Seerecht für einen Fall, wie der vorliegende, eine ganz singuläre, von anderen Rechten durchaus abweichende Bestimmung enthielte.“ Bremer Sammlung II 9. Anderer Ansicht ist allerdings, wie es scheint, das Reichsgericht (Entsch. v. 31. Febr. 1881 in der Hans. GZ IV 27, s. dagegen die Bemerkungen des OLG Hamburg a. O. S 28).

berechtigter Weise führen. Gelangte man dadurch zu der Auffassung, dass das Schiff selbst auch in privatrechtlicher Beziehung unter der Herrschaft eines bestimmten Rechts stehe, so machte man hiervon bald auch dann Gebrauch, wenn sich dasselbe unter der Gebietshoheit eines fremden Staats befand [4]. Dieses Recht der Flagge genügte übrigens dann nicht, wenn in dem betreffenden Lande Rechtsverschiedenheiten vorhanden waren, in diesem Falle ging man entweder auf das Domicil des Rheders oder der Majorität der Mitrheder, oder auf den Ort zurück, an welchem die Geschäftsführung für das Schiff besorgt wurde, oder — wie namentlich in neuester Zeit immer üblicher geworden ist — man wendet das Recht des Register- oder Heimathafens an, welcher als Domicil des Schiffes selbst angesehen wird. Dieser Grundsatz gilt nun auch nach deutschem Rechte und es ist daher das Recht der Flagge weiter unten immer in diesem engeren Sinne zu verstehen. Auf ganz anderen Erwägungen beruht die zweite Abweichung von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, welche dahin geht, auch die ausnahmsweise Anwendung fremden Rechts in gewissen Fällen auszuschliessen. Seeschiffe sind dazu bestimmt, in die verschiedensten Rechtsgebiete zu gelangen und daselbst in die verschiedenartigsten rechtlichen Beziehungen zu treten: was also in anderen Verhältnissen Ausnahme ist, ist bei ihnen die Regel. Eben deshalb aber trägt auch das Seerecht einen ganz anderen Charakter an sich als das Civilrecht, ja selbst als viele Theile des Handelsrechts im engeren Sinne [5]; weil alle Nationen das gleiche Interesse haben, dass dergleichen Rechtsfragen identisch entschieden werden, so hat sich das Seerecht in diesen Partien überall gleichmässig gestaltet, ja es bestand ein gemeines Seerecht aller civilisirten Völker, welches subsidiär zur Anwendung kam nicht nur dann, wenn das einheimische Recht keine besondere Entscheidung hatte, sondern namentlich auch dann, wenn dasselbe ausnahmsweise nicht berufen war Anwendung zu finden. Diese Auffassung, welche sich namentlich in England bis zur jüngsten Zeit erhalten hatte [6], war keineswegs so unvernünftig, als

[4] Man wendet daher in vielen Beziehungen ausnahmslos das Recht der fremden Flagge an, ja vielfach überlässt man auf Grund von völkerrechtlichen Verträgen oder auch ohne solche den Consuln des fremden Staats die Beurtheilung gewisser Streitigkeiten, während andererseits Strafen festgesetzt werden für das Anrufen des ausländischen Richters.

[5] Man denke z. B. an das Handelsgesellschaftsrecht.

[6] Man wendete an the general maritime law und zwar as administered in England, vgl. die Fälle the Hamburg und Duranty v. Hart, s. Maclachlan S 166 bis 168. Diese Auffassung wurde verlassen in dem wichtigen Falle Lloyd v. Guibert

neuere Schriftsteller sie hingestellt wissen wollen, sondern beruhte auf sehr gewichtigen Gründen. Nachdem nun aber durch die modernen Codificationen das Gebiet des gemeinen Seerechts immer mehr zusammengeschrumpft ist, und in allerneuester Zeit auch das englisch-amerikanische Seerecht sich bewusster Weise als ein besonderes Rechtsgebiet betrachtet wissen will, fragt es sich, welche Consequenzen daraus zu ziehen sind. Die Beantwortung dieser Frage wird davon abhängen, in welcher Weise man die Stellung der neueren Codificationen zum älteren gemeinen Seerecht auffasst. Nimmt man an, dass jene sich in bewussten Gegensatz zu diesem stellen wollten, so wird man dazu gelangen, die Grundsätze des internationalen Privatrechts bis ins einzelne auch auf dem Gebiete des Seerechts durchführen zu wollen, ist man aber der Meinung, dass die Codificationen nur das bestehende Recht haben sanctioniren wollen, dass sie mehr eine Adaptirung des gemeinen Seerechts an den speciellen Rechtszustand, der in dem betreffenden Gebiete bestand, haben sein, also nur eine formelle Fassung des gemeinen Seerechts, nicht eine materielle Aufhebung desselben haben bewirken wollen, so wird man die Auffassung für eine berechtigtere halten, welche das Recht des erkennenden Gerichts für maassgebend erklärt, sobald es sich um Rechtssätze handelt, die als die besondere Gestaltung des gemeinen Seerechts für das betreffende Land aufzufassen sind. Mag man aber der einen oder der anderen Ansicht sein, der Erkenntniss wird man sich nicht verschliessen dürfen, dass hier Mängel des Rechtszustandes vorhanden sind, welche durch die Wissenschaft des sog. internationalen Privatrechts allenfalls gemildert, nie aber völlig beseitigt werden können; mag man diese Beseitigung dadurch erstreben, dass man das fremde Recht dem einheimischen in der Anwendung als völlig gleichberechtigt zur Seite stellt und in der genauesten Weise festzustellen sucht, wann das fremde Recht zur Anwendung zu kommen habe — ein Versuch, dessen vollständige Durchführung nach unserer Ansicht immer daran scheitern muss, dass dieselbe in unüberwindlichem Gegensatze zu den Bedürfnissen der Praxis und des Verkehrs steht —, oder mag man umgekehrt in der möglichst strengen Anwendung des jus fori einerseits und der Ausschliessung der Anwendungsmöglichkeit fremden Rechts andererseits ein Resultat zu erreichen suchen, welches einigermaassen geeignet ist, den complicirten Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden, immer werden sich Consequenzen herausstellen,

(Law reports Q. B. I 115—122), s. Foote, On private international jurisprudence, London 1878, S 315—323 und namentlich Maclachlan S 169—180.

die als Uebelstände, ja nur zu häufig als schreiende Uebelstände zu empfinden sein werden: eine Abhilfe gegen dieselben wird aber weniger von der Wissenschaft zu erhoffen sein, als von einer materiell gleichmässigen Gesetzgebung der schiffahrttreibenden Nationen, und insofern ist der Ausspruch des Cicero: Non erit alia lex Athenis, alia Romae, den die grossen englischen Richter des vorigen Jahrhunderts so gern im Munde führten, als der sichere und nothwendige Weg der Lösung zu betrachten, wie weit von ihr entfernt auch gerade die Gegenwart zu sein scheint.

II. Das aufgestellte Princip, dass bei einer Reihe der wichtigsten seerechtlichen Verhältnisse das Recht des erkennenden Richters zur Anwendung zu kommen habe, ist nunmehr, weil es auf den ersten Anblick zu den grössten Unzukömmlichkeiten zu führen scheint, noch genauer zu formuliren. Es soll damit nicht gesagt sein, dass jeder Richter, welcher zufällig zur Entscheidung eines seerechtlichen Rechtsstreits berufen wird, sein Recht anzuwenden befugt sein soll, sondern wir sprechen hier nur von demjenigen Richter, welchem nach den Anschauungen des Seeverkehrs naturgemäss die Entscheidung dieser Rechtsstreitigkeit zuzufallen hat. Daher tritt der Grundsatz nicht in Anwendung, wenn die Parteien sich über einen aussergewöhnlichen Gerichtsstand geeinigt haben, ebensowenig, wenn ein im Binnenlande gelegenes Gericht zu entscheiden hätte, was namentlich bei Versicherungsstreitigkeiten vorkommen kann. Ein dritter Ausnahmefall würde noch dann vorliegen, wenn die Gerichtsbarkeit durch Arrest auf Bestandtheile eines Seevermögens begründet worden ist, während der zu verfolgende Anspruch in Zusammenhang mit einem anderen Seevermögen steht, oder um den wichtigsten Fall hervorzuheben, wenn Arrest auf ein anderes demselben Rheder gehöriges Schiff gelegt wird. Als naturgemässes Gericht im Sinne unserer Aufstellungen ist daher zu betrachten einmal das Gericht des Heimathafens, soweit es sich um Ansprüche gegen den Rheder handelt, dann das Gericht des Reiseziels, des Bestimmungshafens, endlich das Gericht, welches dadurch Competenz erlangt hat, dass das Seevermögen sich in seinem Sprengel befindet, soweit es sich um Ansprüche gegen eben dieses Seevermögen handelt. Es scheint nun die Möglichkeit vorzuliegen, dass die Betheiligten auf die Verschiedenheiten der einzelnen Seerechtscodificationen speculiren, und demgemäss den Prozess bei demjenigen Richter anhängig machen, dessen Recht ihnen im einzelnen Falle am günstigsten ist. Eine genauere Betrachtung ergiebt, dass diese Gefahr wenigstens auf dem Gebiete des deutschen Seerechts — und für dieses sollen die nachfolgenden Ausführungen zunächst Geltung haben —

eine so geringe ist, dass sie ausser Betracht bleiben kann. Einmal giebt es Fälle, in denen eine solche Wahl gerechtfertigt erscheint: jeder Rheder muss sich gefallen lassen, dass er nach dem Recht seines Landes behandelt werde, sollte es auch das strengere sein, wenn die Klage vor den Gerichten seines Landes angebracht wird. Wo aber eine solche Wahl ungerechtfertigt ist, wird dieselbe auch regelmässig nicht in Betracht kommen, denn überall sind die in Frage stehenden Verhältnisse in der Weise geordnet, dass eine schleunige Abwicklung derselben für jeden Betheiligten ein Gebot einfachster Klugheit ist: derjenige, der, auf die Verschiedenheit des Rechtszustandes bauend, seine Ansprüche nicht sofort geltend machen wollte, würde zu besorgen haben, dass durch dieses Abwarten sein Anspruch überhaupt erlöschen oder unrealisirbar werden würde, mindestens aber, dass neue Ansprüche entstehen können, durch welche der seinige entwerthet wird. Von grosser Wichtigkeit sind auch die Bestimmungen über die Arrestfreiheit der Seeschiffe. Soweit dieselbe vorhanden ist, ist eine Zuständigkeit der Gerichte nicht begründet, namentlich findet insoweit auch der § 24 der CPO keine Anwendung[7]. Nach der richtigen und überwiegend angenommenen Ansicht[8] besteht eine solche aber während der ganzen Reise, d. h. von dem Moment an, in dem das Schiff zum Abgehen bereit ist, bis zur Erreichung des Bestimmungsorts, also namentlich auch im Zwischen- und Nothhafen, so dass damit die Möglichkeit wegfällt, in diesen letzteren Ansprüche geltend zu machen, die schon vor Antritt der Reise fällig waren. Endet die Reise aber durch irgendwelche Ereignisse in einem anderen Hafen, als in dem

[7] Denn es ist die Arrestfreiheit, soweit sie gilt, als staatlicher Verzicht auf die Gebietshoheit anzusehen, und die Schiffe sind ebensoweit als exterritorial zu betrachten. In der Literatur ist diese Frage noch nicht berührt; die Entsch. des RG (IV 409—411) bezieht sich auf ganz andere Verhältnisse.

[8] HGZ VII 98 f. (hier wird die Zulässigkeit des Arrestes in Zweifel gezogen, aber schliesslich bejaht, wegen einer Anseglung gegen ein beladenes Schiff, welches zum Zwecke der Reparatur nach angetretener Reise in einen Nothhafen eingelaufen war), Ehrenberg, Beschr. Haftung S 263, Dufour II Nr 838, Desjardins I Nr 225 ff., Valroger I 271. Vgl. schon die Stat. Januensia von 1589, IV 1 al. 5, welche Arrestfreiheit bei Rückkehr in den Abgangshafen aus casuellen Gründen statuiren. Weiteres u. in § 46. Eine andere Frage, die Zulässigkeit des Arrestes: „fremd gegen fremd", welche lange Zeit bestritten war, ist nur zu erwähnen, vgl. darüber R. Koch in Löhrs Centralorgan NF I 460—464, IV 85 und 535 f., Hamburger Sammlung IV 2 S 423—430. Viele Gesetzgebungen enthalten Bestimmungen, nach welchen der Arrest auf fremde Schiffe nur sehr beschränkt zugelassen wird, z. B. Spanien 605, Portugal 1313, Brasilien 482, Argentinien 1031. Vgl. noch Hans. GZ I 70—72.

ursprünglichen Bestimmungshafen, so konnte dies doch nicht von vornherein gewusst und darauf speculirt werden. Das Gleiche ist der Fall hinsichtlich solcher Ansprüche, in Bezug auf welche eine Arrestfreiheit nicht existirt, also namentlich hinsichtlich der Ansprüche aus einer Ansegelung oder einer Bergung oder Hilfeleistung, die sich während der Reise ereignen; in diesem Falle haben es zwar die Mannschaft des Schiffs bezw. die Berger in ihrer Gewalt, welches Recht sie zur Anwendung bringen wollen, allein gerade in diesen Fällen erscheint diese Möglichkeit durchaus ungefährlich. Diese Ausführungen dürften genügen, um die Durchführbarkeit der hier vertretenen Ansicht zu beweisen; betrachtet man sodann die Consequenzen, welche die bisher aufgestellten Ansichten nach sich ziehen, so wird man erst recht dazu gelangen müssen unsere Ansicht zu adoptiren. Von denselben kommen namentlich zwei in Betracht. Eine neuerdings von Lyon-Caen aufgestellte Ansicht geht dahin, wenn immer möglich, das Recht der Flagge des Schiffs zur Anwendung zu bringen. Nehmen wir nun auch an, dass überall Richter vorhanden wären, welche im Stande sind, alle Seerechtscodificationen gleich gut zur Anwendung zu bringen, dass also die Durchführung des Princips nicht schon an diesem rein äusserlichen Momente scheiterte, so ist es doch schon deshalb nicht durchführbar, weil das Seerecht ein sachliches Specialrecht ist und in jedem seerechtlichen Einzelfalle auch die Grundsätze des gewöhnlichen Rechts zur Anwendung zu kommen haben. Auch hinsichtlich der letzteren aber das Recht der Flagge anzuwenden, dafür fehlt es an jeder Veranlassung, will man aber nicht so weit gehen, also z. B. nicht die englischen Grundsätze über das lien, die französischen über privilèges zur Anwendung bringen, dann entstehen erst recht unleidliche und unlösliche Streitfragen, weil die Bestimmungen des Specialrechts untrennbar mit denen des allgemeinen Rechts, welches in dem betreffenden Gebiete gilt, zusammenzuhängen pflegen. Und dieses letztere steht auch der Auffassung derjenigen entgegen, welche nicht der Ansicht sind, dass die Bedürfnisse des Seeverkehrs eine andere Regelung erheischen, als sie das sog. internationale Privatrecht zu geben vermag, sondern in der minutiösesten Weise festzustellen versuchen, wann fremdes, wann einheimisches Recht zur Anwendung zu kommen habe, welche den Satz vertreten, dass nur dann, wenn „kein anderes Gesetz als anwendbar bezeichnet werden kann, man den Richter das Gesetz seines eigenen Landes anwenden lassen müssen wird“ [9], ein Satz, der denn doch das wirkliche Verhältniss geradezu auf den Kopf stellt.

[9] So Asser-Cohn S 124.

Dem gegenüber wird es gestattet sein, an der oben ausgesprochenen Ansicht festzuhalten, um so mehr, als dieselbe einer gewohnheitsrechtlichen Anschauung entspricht: diese letztere kann zwar aus den Entscheidungen der Gerichtshöfe nicht direct, aber doch mittelbar insofern erkannt werden, als wir fast durchweg die Principien des sog. internationalen Privatrechts nur dann in ihnen berücksichtigt finden, wenn es gilt, statt der Anwendbarkeit fremden, die des jus fori im Einzelfalle zu vertheidigen. Und da auch die Gesetzgebung des grössten Seehandelsstaates in einem der wichtigsten Fälle[10] unser Princip adoptirt hat, so wird dasselbe wohl als das richtige betrachtet werden müssen. Nicht also gilt es hier, bald fremdes, bald inländisches Recht zur Anwendung zu bringen nach Kriterien, die doch stets schwankend und unsicher bleiben müssen, sondern es gilt, wie es in der alten deutschen Eidesformel heisst: „zu richten dem Fremden wie dem Heimischen, und dem Heimischen wie dem Fremden!“

III. Bevor wir nun dazu übergehen, im einzelnen zu betrachten, wann diese Abweichungen vom allgemeinen internationalen Privatrecht nach jener doppelten Richtung hin (ausschliessliche Anwendung des Rechts des erkennenden Richters einerseits, des Rechts der Flagge andererseits) und wann die gewöhnlichen Regeln desselben zur Anwendung zu kommen haben, ist noch die Frage zu besprechen, wie weit die Parteien vertragsmässig die Anwendung des zu Grunde zu legenden Rechts ausschliessen und ein anderes an seine Stelle setzen können. Da es sich hier um die Anwendung materieller Privatrechtssätze, nicht um processuale Institutionen handelt, wird man im allgemeinen den Parteien ein solches Recht zugestehen müssen, und zwar werden sie ein solches Uebereinkommen treffen können, gleichviel ob ein vertragsmässiges oder vertragsähnliches Verhältniss oder ein Delictanspruch[11] zu Grunde liegt, und gleichviel ob beim Abschlusse des Vertrages oder in einem früheren oder späteren Momente; nur soweit ein absoluter Rechtssatz dadurch ausgeschlossen werden soll, würde eine solche Beredung unbeachtlich zu bleiben haben. Schwieriger ist die Frage zu entscheiden, wann das Vorhandensein eines solchen Vertrages anzunehmen ist, und wie weit

[10] S. Anm 16.

[11] And. Ansicht das hamb. Handelsgericht: „Das über die Folgen einer Ansegelung entscheidende Recht kann durch Uebereinkunft der Parteien nicht ausgeschlossen werden.“ Hamb. GZ 1866 S 329, dagegen OG ibid. 1867, S 15 f., vgl. Auswahl handelsrechtl. Streitfälle, Bremen 1851, S 39, s. auch Buschs A XIV 260 ff., HGZ III 13 und 18.

seine Wirksamkeit reicht. In ersterer Hinsicht wird man zwar nicht so weit gehen dürfen, stets eine ausdrückliche Erklärung zu verlangen, dagegen wird man fordern müssen, dass über die Absicht der Parteien kein Zweifel walte, wenn ein Abgehen von den gesetzlichen Regeln geboten sein soll. Dazu genügt aber nicht schon der Gebrauch einer fremden Sprache, insbesondere der englischen, ebenso wenig, dass beide Contrahenten einer fremden Nationalität angehören, oder der Abschluss des Vertrages in fremdem Lande oder in Bezug auf ein fremdes Schiff: wohl aber kann es sich aus sonstigen Umständen ergeben, dass die Parteien fremdes Recht haben zur Anwendung bringen wollen, insbesondere dann, wenn fremde Rechtsanschauungen zu Grunde gelegt werden, die den einheimischen nicht entsprechen[12]. Aber auch in diesem Falle wird man nicht das fremde Recht schlechthin zur Anwendung bringen dürfen, sondern man wird dasselbe nur soweit herbeiziehen dürfen, als das Wirkungsgebiet der zu Tage tretenden fremden Rechtsanschauung reicht. Es versteht sich ferner von selbst, dass durch einen solchen Vertrag Rechte dritter Personen nicht gekränkt werden können, es würde daher ein Vertrag, durch welchen ein fremdes Recht zur Anwendung gelangen soll, welches ein besseres Vorzugsrecht im Falle des Specialconcurses über das Schiff gewährt, denjenigen Personen gegenüber ungiltig sein, welche nach dem gesetzlich anzuwendenden Rechte ein besseres Vorrecht besitzen würden.

IV. Bei der Besprechung der Einzelfragen legen wir die Eintheilung in Personen-, Sachen- und Obligationenrecht zu Grunde:

A. Personenrecht.

1. Hier sind es zunächst die personenrechtlichen Verhältnisse des Rheders, welche Schwierigkeiten verursachen, die man in der verschiedensten Weise zu lösen versucht hat. Gewöhnlich erklärt

[12] Vgl. ROHG XXIV 2—7. 94—96, auch VII 154, RG IV 89. Von Bedeutung war namentlich die den englischen Chartepartien regelmässig inserirte Penalty-Clausel; schon das OAG Lübeck sprach am 18. Januar 1828 aus: „Bei dieser in England nach einem englischen Formular zwischen zwei Engländern abgeschlossenen und zum grossen Theile sogar schon in England zu erfüllenden Certepartie ist die wahre Meinung der Contrahenten, insofern solche aus der Vereinbarung selbst nicht bereits hervorgeht, gewiss nur auf dasjenige gerichtet gewesen, was hierbei die Grundsätze des englischen Rechts mit sich bringen.“ Vgl. ferner Ullrich Nr 281, V. im NA f. HR I 187—200, Mohr in Siebenhaars ANF I 337 ff., Hamburger Samml. III 355 ff., NA III 184 ff., HGZ III 75. 193, IV 227. 246. 382, V 216, IX 177, aber auch Hamb. Samml. IV 1 S 84 ff., Hans. GZ II 127 und 137 ff., IV 127 (RG).

man als maassgebend das Recht der Flagge[13], nach dem oben Ausgeführten ist es richtiger in allen hier in Betracht kommenden Fällen das jus fori zur Anwendung zu bringen. Dieses entscheidet also, wie weit der Rheder für seine Vertreter und Angestellten zu haften hat, insbesondere über den Umfang der Vertretungsbefugniss des Schiffers gegenüber dritten Personen, und inwieweit Einschränkungen derselben ihnen gegenüber von rechtlicher Wirkung sind. Ebenso ist danach zu entscheiden, wie weit der Rheder für die Delicte seiner Angestellten zu haften hat[14], namentlich ist danach zu beurtheilen, ob der Rheder für das Verschulden des Zwangslootsen aufzukommen hat oder nicht[15]. Von hervorragender Wichtigkeit ist sodann die Frage, nach welchem Recht zu entscheiden ist, ob die Haftung des Rheders eine unbeschränkte oder eine beschränkte ist, und in letzterem Falle, in welcher Weise sie beschränkt ist: auch hier hat man das Recht des erkennenden Gerichts[16], nicht das Recht der Flagge des betreffenden Schiffs zu Grunde zu legen. Wie gross auch gerade gegenwärtig die Verschiedenheiten der einzelnen Rechtsgebiete in Bezug auf diese Frage sein mögen, in allen ist man von dem gemeinen Seerecht ausgegangen, man hat nicht Rechtssätze für das Einzelgebiet aufstellen wollen, sondern die Rechtssätze adoptirt, die man für die allgemein anwendbaren gehalten hat, und deshalb ist der einheimische

[13] ROHG XXII 90 ff., auch HGZ XII 193; Story, Commentaries on the conflict of laws (8. ed. 1883 by Bigelow) Nr 286, bes. S 387 Anm 2, aber Nr 286 e; Lloyd v. Guibert bei Foote a. O. S 365 ff., auch Maclachlan S 169 ff., Journal de droit intern. privé III 202; Asser S 120 f. — Ausser Betracht kann hier der Streit zwischen der lex domicilii des Rheders und dem Recht der Flagge des Schiffs bleiben.

[14] Auch diese Frage will das ROHG (XXIV 83 ff., s. auch Hans. GZ I 113 ff.) nach dem Recht der Flagge entschieden wissen, freilich in einem Falle, in welchem durch diese Theorie die Anwendbarkeit deutschen Rechts ermöglicht wurde. Der Gerichtshof bemerkt, dass, wenn nach einer bestimmten Gesetzgebung der Rheder nur für dolus zu haften habe, dieser Satz überall zu respectiren wäre, eine Ansicht, welche denn doch äusserst bedenklich ist.

[15] Vgl. Kühns in Z f. HR XII 421 ff. Man wird hier geneigt sein, dasjenige Recht anzuwenden, welchem der Lootse unterliegt. Nach dem ROHG käme es auf die Flagge des Schiffs an: dies ist jedenfalls verwerflich.

[16] So ausdrücklich die MShA 1862 ($^{25}/_{26}$ Vict. c. 63) s. 54: The owners of any ship, whether British or foreign, doch ist zu bemerken, dass hierin ursprünglich eine Concession an die fremden Schiffe liegen sollte, da man früher das Statute law nicht auf sie anwandte, sondern das gemeine Seerecht, als Bestandtheil desselben jedoch die beschränkte Haftung merkwürdigerweise nicht anerkannte. Asser a. O. S 120 f. ist für Anwendung des Rechts der Flagge, welche „einleuchtend“ sein soll, ebenso Lyon-Caen a. O. IX 257—260.

Richter nicht nur berechtigt, sein eigenes Recht ununterschiedlich zur Anwendung zu bringen, sondern es muss sogar als eine Forderung der bona fides des völkerrechtlichen Verkehrs bezeichnet werden, dass fremde Schiffe nicht anders als die einheimischen behandelt werden. Der entgegengesetzte Grundsatz gilt, soweit das interne Verhältniss der Mitrheder in Frage steht, hier gilt ausnahmlos das Recht der Flagge; auch dann also, wenn der einzelne Mitrheder im Auslande sein Domicil hat oder selbst staatsangehörig ist, ist jener Grundsatz anzuwenden, dagegen gilt, soweit die Stellung der Mitrheder dritten Personen gegenüber in Betracht kommt, das oben Gesagte.

2. Die eben dargelegten Grundsätze werden auch auf die personenrechtliche Stellung der Ladungsinteressenten Anwendung zu finden haben, über das Verhältniss der Ladungsinteressenten unter einander s. unter C 5.

3. Was die personenrechtliche Stellung der auf dem Schiffe befindlichen Personen anlangt, so ist hierfür principiell das Recht der Flagge das allein maassgebende: dies zeigt sich namentlich auch darin, dass die Beurtheilung derartiger Rechtsstreitigkeiten vielfach dem fremden Consul ausschliesslich überlassen zu werden pflegt. Das Princip erleidet aber wichtige Ausnahmen durch die Vorschriften des öffentlichen Rechts. Die Grundsätze, welche hinsichtlich der Rechte und Pflichten des Inhabers der Schiffsgewalt festgesetzt sind, beziehen sich nämlich häufig nicht nur auf die einheimischen, sondern auch auf fremde Schiffe, sind dann also aufzufassen als Bedingungen, von deren Erfüllung die Erlaubniss des Schiffahrtsbetriebes in dem betreffenden Staate abhängig ist. Wann das eine und wann das andere der Fall ist, wird theils ausdrücklich bestimmt[17], theils ist es eine Frage der Interpretation. Danach wird man im allgemeinen anzunehmen haben[18], dass sich auf alle Schiffe beziehen die Vorschriften über die Verpflichtungen des Schiffers beim Ein- und Auslaufen, hinsichtlich des Lootsenzwangs und der Quarantaine, wohl auch der Seetüchtigkeit und Deckladung, während nur auf einheimische Schiffe zu beziehen sind die etwaigen Vorschriften über periodische Untersuchungen der Schiffe, über die Art und Weise, wie die Verklarung abzulegen ist, über Meldepflicht, überhaupt wohl hinsichtlich derjenigen Materien, welche zum amtlichen Wirkungskreise der fremden

[17] MShA 1876 s. 13, 23 und 24, vgl. s. 37.

[18] Vgl. J. de d. i. p. III 458, IV 422. Vgl. Lyon-Caen a. O. IX 488—495; nur einheimische Schiffe unterliegen nach seiner Auffassung den Vorschriften des französischen Rechts hinsichtlich der visite, des congé und des rapport de mer.

Consuln gehören. Die Arrestprivilegien der segelfertigen Schiffe sind der richtigen Ansicht nach nicht blos auf die einheimischen, sondern auf alle Schiffe zu beziehen, da die ratio legis nicht die Begünstigung der einheimischen Rhederei, sondern der Schutz sämmtlicher Interessenten, namentlich der Ladungsinteressenten, sein soll[19].

B. Sachenrecht.

1. Dingliche Rechte an Seeschiffen.

a. Hinsichtlich des Eigenthumsübergangs an Seeschiffen oder Schiffsparten[20] ist zu unterscheiden zwischen dem zu Grunde liegenden Veräusserungsgeschäft, wobei wieder die Fähigkeit zur Veräusserung und die zur Erwerbung[21] auseinandergehalten werden müssen, und dem Rechtsact, durch welchen das Eigenthum übergeht, welch letzterer mit dem Abschlusse des Veräusserungsvertrags identisch sein kann, aber nicht zu sein braucht. Wird ein ganzes Schiff an einen Fremden veräussert, so entscheidet über die Frage, ob die Veräusserung rechtsgiltig geschehen konnte, einheimisches, in Bezug auf alle sonstigen Fragen, namentlich ob der Veräusserungsvertrag rechtsgiltig ist, sodann in Bezug auf die Erwerbung und den Eigenthumsübergang das Recht des Erfüllungsortes[22], und wenn derselbe zweifelhaft ist, das jus rei sitae. Bei Veräusserungen von Schiffsparten entscheidet über die Rechtsgiltigkeit der Veräusserung das Recht der Flagge, ebenso über Erwerb und Eigenthumsübergang, soweit dadurch das Schiff die Nationalität nicht verliert, während wenn das letztere der Fall ist[23], das Recht des Erfüllungsortes bezw. das jus

[19] Nur auf einheimische Schiffe beziehen sie Lyon-Caen a. O. IX 245 und Boulay-Paty I 244, dagegen die herrschende Meinung in Frankreich, vgl. Desjardins I Nr 226; Valroger I Nr 215.

[20] Vgl. Asser a. O. S 119 f. (seine Behauptung, das Eigenthum an Schiffen gehe nach den meisten Gesetzgebungen erst durch Umschreibung in den öffentlichen Registern über, ist falsch) und bes. Lyon-Caen a. O. IV 482 ff., s. ferner J. de d. i. p. III 30. 128 f., IV 428.

[21] Es kommt hierbei auf die Frage an, ob Verbote ausländischer Gesetzgebungen von dem inländischen Richter zu beachten sind, also eine ähnliche Frage, wie die, ob die Zollgesetze des fremden Staates zu beobachten sind: für die Unbeachtlichkeit des englischen Rechtssatzes, dass ein Engländer nicht Mitrheder an einem fremden Schiffe sein dürfe, hat sich das OAG Rostock ausgesprochen, Rostocker Sammlung I 20 f.

[22] Vgl. Niederl. Art. 310, dazu de Wal II 36 und Asser a. O.

[23] Also nach deutschem Recht gestatten sämmtliche Mitrheder die Veräusserung einer Part an einen Fremden und der Satz 3 von Art. 470 al. 2 liegt nicht vor. In diesem Falle kommt das Schiff nicht als solches in Betracht, sondern steht jeder beliebigen anderen beweglichen Sache gleich.

rei sitae zur Anwendung zu kommen hat. Ueber die Rechtsfolgen des hiernach rechtmässig erfolgten Eigenthumsübergangs hat, wenn damit ein Wechsel der Nationalität des Schiffes verknüpft war, das Recht der neuen Flagge zu entscheiden, insbesondere darüber, welcher Rechtsschutz dem neuen Eigenthümer zur Seite steht [24].

b. Was die Pfandrechte anlangt, so ist zwischen seerechtlichen und landrechtlichen in dem unten darzustellenden Sinne zu unterscheiden, erstere, weil aus dem internationalen Schiffahrtsverkehr hervorgegangen, sind im allgemeinen überall gleichmässig normirt, während die letzteren durchweg auf sehr verschiedenartigen particularen Bestimmungen beruhen [25]. Hinsichtlich der Frage, welche Pfandrechte zu der einen oder zu der anderen Kategorie gehören, kann lediglich das jus fori die Entscheidungsnorm abgeben. Damit ein landrechtliches Pfandrecht entstehen kann, müssen die Bestimmungen, welche das Recht der Flagge in dieser Beziehung aufstellt, erfüllt sein, daher die Schiffe derjenigen Länder, welche solche Pfandrechte überhaupt nicht anerkennen, in dieser Weise nicht verpfändet werden können [26]. Auch die Frage, ob das Schiff für die persönlichen Schulden des Verkäufers haftet, richtet sich nach dem Recht der (neuen) Flagge [27]. Dagegen gilt das jus fori in allen Beziehungen, soweit seerechtliche Pfandrechte in Frage stehen, also nicht nur, wenn es sich um die Feststellung der Prioritätsordnung unter denselben, wie überhaupt um das materielle seerechtliche Concursrecht handelt, sondern auch hinsichtlich der Wirksamkeit solcher Pfandrechte, der Bedingungen ihrer Entstehung und Geltendmachung, meistens auch hinsichtlich der obligationenrechtlichen Grundlagen des Pfandrechts. In dieser Ausdehnung ist dieses Princip zur Zeit noch nicht allgemein anerkannt [28].

2. Was die dinglichen Rechte an der Ladung anlangt, so kommt auch hier das Recht des naturgemässen Gerichts zur An-

[24] Es erlischt also das droit de suite wegen persönlicher Forderungen gegen den Verkäufer eines französischen Schiffs, sobald es die deutsche Flagge zu führen materiell berechtigt ist. And. Ansicht Lyon-Caen a. O. IX 242 ff.

[25] Demnach gilt hinsichtlich der ersteren das unter I aufgestellte Princip, hinsichtlich der letzteren das Recht der Flagge. Vgl. hierüber Lyon-Caen a. O. IX 246—257. Er will auch hinsichtlich der privilèges das Recht der Flagge anwenden.

[26] v. Bar S 227; Seufferts A XVII Nr 111; Hamb. GZ 1861 S 268. J. de d. i. p. II 270 f. 436, III 128. 455, IV 44, IX 302.

[27] S. oben Anm 24.

[28] Hamb. GZ 1868 S 170; Kierulff III 301; Hans. GZ I 72.

wendung, welches regelmässig das Gericht des Bestimmungshafens, eventuell das Gericht desjenigen Hafens sein wird, wo sich Schiff und Ladung trennen. In Bezug auf die Frage, wann Eigenthum an Ladungsgegenständen übergeht, entscheidet die Praxis[29] nach dem Recht des Bestimmungsortes, ebenso darüber, ob landrechtliche Pfand- und Retentionsrechte vorhanden sind, dagegen ist in Bezug auf seerechtliche Pfandrechte und die Rangordnung derselben das Recht maassgebend, welches in dem Gerichtsbezirke gilt, in welchem sie geltend gemacht werden.

C. Obligationenrecht.

1. Nach der Auffassung der Praxis wird der Frachtvertrag im allgemeinen nach dem Recht des Bestimmungsortes normirt[30] und das nämliche wird hinsichtlich der obligatorischen Rechtsverhältnisse aus dem Connossement angenommen, nur die Verhältnisse, welche mit der Beladung des Schiffes zusammenhängen, pflegt man nach dem Recht des Abladungshafens zu entscheiden. Ein praktisch sehr wichtiger Fall liegt vor, wenn ein definitiver Bestimmungsort noch nicht fixirt, sondern nur ein Ordrehafen bestimmt ist: würde der Frachtvertrag vor der Erreichung des letzteren durch Untergang des Schiffes u. s. w. aufgelöst bezw. modificirt werden, so entsteht die Frage, welches Recht anzuwenden sein würde[31]? Man hat angenommen, dass dann die Flagge des Schiffs zu entscheiden habe, oder dass es darauf ankäme, wohin das Schiff, falls es den Ordrehafen erreicht hätte, dirigirt worden wäre. Auch könnte man das Recht des Ordrehafens zur Anwendung zu bringen geneigt sein. Gemäss unserer Regel entscheiden wir uns, sowohl für diesen Einzelfall wie für alle mit dem Frachtvertrage zusammenhängenden Verhältnisse, für die Anwendbarkeit des Rechts des naturgemässen Gerichts, welches hier das des Bestimmungshafens bezw. Abladehafens, eventuell aber das Gericht desjenigen Hafens sein würde, in welchem Schiff und Ladung sich trennen.

2. Der Heuervertrag ist nach dem Recht desjenigen Landes zu beurtheilen, dessen Flagge das Schiff trägt.

3. Der Vertrag über das Bugsiren eines Schiffes richtet sich nach dem Recht des naturgemäss in Betracht kommenden Hafens,

[29] Vgl. z. B. HGZ IV 60, V 370.

[30] Hamb. Sammlung IV 1 S 84—96; Hamb. GZ 1867 S 149, 1868 S 256; HGZ IV 374 und 415, V 216. 336, VIII 68—70, IX 40; Journal de d. i. p. V 163; Asser S 121 ff. Vgl. jetzt RG IX 52 ff.

[31] Vgl. Asser S 123; HGZ V 216, VII 383, VIII 40.

also entweder nach dem Bestimmungshafen, wohin das Schiff bugsirt werden soll, oder aber, wenn ein Schiff in die offene See hinausbugsirt werden soll, nach dem Recht des Hafens, von welchem aus das Schiff bugsirt wurde, eventuell nach dem Recht des Hafens, dem das bugsirende Schiff angehört.

4. Für Ansprüche aus einer Bergung oder einer Hilfeleistung in Seenoth haben sich Grundsätze herausgebildet, welche an die Behandlung der Immobilien erinnern, und ist es hierbei gleichgiltig, ob ein Vertrag abgeschlossen war oder ein quasicontractliches Verhältniss vorliegt. Weil die Küsten in dieser Hinsicht in Bezirke eingetheilt sind, denen besondere Behörden — in Deutschland die Strandämter — vorstehen und weil für diese Behörden und die Gerichte, in deren Bezirk sie sich befinden, ein ausschliessliches forum speciale[32] für Berge- und Hilfslohnangelegenheiten besteht, folgt daraus nothwendigerweise auch, dass ausschliesslich das in dem Bezirke geltende Recht bei der Beurtheilung dieser Angelegenheiten zur Anwendung zu bringen ist[33].

5. Liegt ein havarie-grosse-Fall vor, so ist bei der Aufmachung der dispache das Recht desjenigen Ortes maassgebend, an welchem Schiff und Ladung sich definitiv trennen, daher in der Regel das des Bestimmungsortes[34]. Der gleiche Grundsatz wird zu gelten haben, soweit Rechtsansprüche aus der seerechtlichen Gemeinschaft der Ladungsinteressenten allein in Frage stehen.

6. Das jus fori wird endlich schlechthin zur Anwendung zu bringen sein, soweit es sich um Delictsansprüche[35] handelt, also insbesondere bei allen Schiffscollisionen, mögen dieselben auf hoher See oder in Territorialgewässern, zwischen einheimischen oder fremden Schiffen stattgehabt haben[36].

[32] Vgl. StrO § 36—39, s. auch RG V 90, VII 64—66 und III 140; Hans. GZ I 317 ff., II 144 ff., IV 37 ff. 101 f.

[33] Vgl. Asser S 124—128; J. de dr. int. pr. V 157; HGZ II 280.

[34] Von besonderer Wichtigkeit ist diese Frage für das Versicherungsrecht, vgl. A f. HR II 158—176; Asher I 204—219; NA f. HR I 210 ff. 298 ff.; Ullrich I 57 ff.; Centralorgan NF VIII 291—294; HGZ V 215; Asser S 129—131; Weve in Nieuwe Bijdr. tot R. en Wetg. N.R. VII 199—210, VIII 478—490.

[35] Als ein solcher Delictsanspruch ist auch der Entschädigungsanspruch wegen ungerechtfertigter Weise angelegten Arrestes zu betrachten: in diesem für das Seerecht ganz besonders wichtigen Falle ist das Recht, das am Orte des Arrestes gilt, anzuwenden, s. RG VII 378. — Vgl. noch HGZ V 250.

[36] Hamb. Samml. IV 2 S 423 ff.; Auswahl handelsr. Streitfälle, S 1—44; Hamb. GZ 1866 S 57. 288. 329, 1867 S 15 und 134; HGZ V 384; Story a. O. Nr 423 g; J. de dr. int. pr. II 268, III 354 und 381, X 403.

V. In dem Vorstehenden sind einzelne besonders wichtige seerechtliche Fragen herausgehoben worden, erschöpfend konnte die Darstellung selbst der seerechtlichen Specialbestimmungen nicht sein, geschweige denn, dass auf die mit ihnen in Zusammenhang stehenden civilrechtlichen Verhältnisse hätte eingegangen werden können. Dass in diesen Beziehungen die gewöhnlichen Grundsätze des internationalen Privatrechts, insbesondere auch die Regel: locus regit actum[37], und wohl auch die Bestimmungen der Art. 84—86 der WO[38] zur Anwendung zu bringen sind, mag hier noch zum Schlusse bemerkt werden.

[37] Für das Seerecht erscheint indessen diese Regel insofern als modificirt, als die Beobachtung der Formvorschriften, welche das Recht der Flagge des Schiffs fordert, in wichtigen Fällen für genügend erachtet werden muss. Dies ist der Fall, wenn der Consul zur Vornahme solcher Formalitäten competent ist, z. B. Prüfung, ob die Aufnahme einer Bodmerei nothwendig ist.

[38] RG I 322 f. Ueber die Frage, ob eine materielle oder eine Formvorschrift vorliegt, vgl. auch J. de dr. int. pr. II 268. 273, III 356. 454, V 174 f., VI 174 f.

Erstes Buch.

Personen des Seerechts.

Erstes Buch.

Abschnitt I.

Der Rheder.

§ 18. Begriff des Rheders und Voraussetzungen seines Gewerbebetriebs[1].

I. Unter Rheder versteht man im weiteren Sinne jeden Unternehmer eines Seehandelsbetriebs, im engeren Sinne nur denjenigen, welcher einen solchen durch ein in seinem Eigenthum stehendes Schiff ins Werk setzt. Zum Begriffe des Rheders ist daher dreierlei erforderlich:

1. Es muss Jemand die Disposition über ein Schiff haben. Schon nach römischem Recht war exercitor derjenige, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum (l 1 § 15 Dig. 14, 1, vgl. § 2 Inst. 4, 7)[2]. Das moderne Recht steht

[1] HGB Art. 450—477, s. weiter unten § 24. Aeltere deutsche GG: Hamb. Stat. II 13; Hans. Seer. Titel 1 und 2; PSR Titel 1 und 2; Danz. Willkühr von 1761 IV 1—4; PLR II 8 §§ 1420—1444; Schwed.-Pomm. Seer. III 1—5; Bremer V v. 9. Jan. 1832. Ausl. GG: Code de c. 216—220, dazu Ges v. 17. Juni 1841, Spanien 616—633, Portugal 1321 ff., Italien 491—495, Niederlande 320—340, Norwegen 5—8, 41, 65, 99, Schweden 5—22, Finland 16—30. — Literatur: Jacobsen S 22—51; Pöhls I 98—140; v. Kaltenborn I 107—136; Lewis, Seerecht I 43—102, Handbuch IV 37—73. Fremde: Holtius II 48—75; de Wal II 47—66; Diephuis II 39—64; Kist V 41—90; Cresp I 606 ff.; Desjardins II 5—214; Valroger I 274—375; Abbott S 338 ff. 38 ff.; Maclachlan S 94 bis 129; Maude & Pollock I 71—110.

[2] Aehnlich die Basiliken LIII 7. Was unter dem Ausdrucke per aversionem (ἐν ὁμάδι) zu verstehen sei, ist bestritten. Die eine Meinung geht dahin, dass dieser Ausdruck den Gegensatz zu ad certum amphorarum numerum (l 10 § 2 Dig. ad leg. Rh. 14, 2) bilde, darunter also der Fall gemeint sei, wenn man ein Schiff nicht theilweise, sondern ganz und ohne Rücksicht auf eine bestimmte Zahl von Lasten gemiethet hat. Richtiger ist wohl die Ansicht, dass darunter eine

dieser Auffassung nahe, geht aber über dieselbe noch hinaus. Zwar giebt das deutsche Recht nur dem Eigenthümer eines Schiffes, welches zum Erwerb durch die Seefahrt dient, den Namen Rheder, aber materiell werden alle Rechtssätze, welche dem Begriffe des Rheders seine juristische Besonderheit verleihen, im Verhältniss zu dritten Personen auch auf den Nichteigenthümer angewendet, welcher ein Schiff in jener Weise für seine Rechnung verwendet, vorausgesetzt, dass er entweder selbst Schiffer desselben ist, oder aber, dass er den Schiffer angestellt hat, demnach ihn auch jederzeit absetzen kann (Art. 477 und 515). Es ist also völlig gleichgiltig, in welchem Verhältniss diese Person, der Ausrüster, wie er genannt wird[3], zum Eigenthümer steht, ob in einem contractlichen, etwa Miethe, Gebrauchsleihe, oder quasicontractlichen, etwa negotiorum gestio[4], oder ob er durch Delict die Disposition über das Schiff erlangt hat; dritten Personen gegenüber gilt er als Rheder, sowohl wenn es sich um eine Verpflichtung, als auch wenn es sich um eine Berechtigung auf Grund seiner Rhederqualität handelt, dagegen kommen gegenüber dem Eigenthümer die Grundsätze zur Anwendung, welche das zwischen ihnen bestehende Rechtsverhältniss regeln[5]. Ebenso gelten nicht die Grundsätze über Rhederei, wenn mehrere Personen ein fremdes Schiff in derartiger Weise verwenden[6]. Andererseits ist der Eigenthümer eines Schiffes, über welches eine andere Person derartig disponirt, so lange dies geschieht, nicht als Rheder zu betrachten, doch muss er alle Eingriffe in sein Eigenthum gelten lassen, soweit dieselben aus dem Rhedereibetriebe herrühren. Er verliert daher dasselbe, wenn der vom Ausrüster angestellte Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse in formell rechtmässiger Weise das Schiff veräussert (Art. 499), und es können im allgemeinen alle seerechtlichen Pfandrechte durch Zwangsvollstreckung in das Schiff geltend gemacht werden, während landrechtliche Pfandrechte ihn nichts angehen, auch durch Arrest kein Pfandrecht am Schiffe wegen Forderungen gegen den Ausrüster begründet werden kann. Nur ausnahmsweise cessirt die Haftung des Eigenthümers mit dem Schiffe auch bei Forderungen der ersteren Art, wenn die Verwendung des Schiffs ihm gegenüber eine widerrechtliche

solche Miethe zu verstehen sei, bei welcher der Miether alle Einkünfte für seine Rechnung bezieht.

[3] Diese Bezeichnung soll weiterhin ebenfalls in diesem technischen Sinne angewendet werden.

[4] Darunter fällt auch der Fall einer Bergung eines Schiffs.

[5] Also regelmässig civilrechtliche Grundsätze.

[6] Ein Antrag, dies zu statuiren, wurde abgelehnt, Prot IV 1662 f.

war, und ausserdem auch der Gläubiger in mala fide ist (Art. 477 al. 2). Verschieden von einem solchen Ausrüster ist der Unterverfrachter (Charterer) eines Schiffes, er ist nicht als Rheder, sondern als Ladungsinteressent aufzufassen [7].

2. Das Schiff muss zur Seefahrt verwendet werden (Art. 450 und 456), nicht zur Fahrt auf Flüssen oder Binnengewässern. Die Abgrenzung der Seefahrt von der Flusschiffahrt ist von der Gesetzgebung auf verschiedene Weise versucht worden. Einzelne gehen davon aus, dass die Trennung nach den Schiffen zu geschehen habe, und es wird dann der Begriff des Seeschiffs abhängig gemacht von einem gewissen Tiefgang oder Lastengehalt oder von der Absicht des Erbauers oder es wird in jedem einzelnen Falle von der competenten Behörde bestimmt, ob ein neuerbautes bezw. nationalisirtes Schiff als Seeschiff zu betrachten sei [8]. Das deutsche Recht geht dagegen von dem Begriff „Seefahrt" aus: auf Schiffe [9], die zur Seefahrt verwendet werden, sollen die Bestimmungen des Seerechts Anwendung finden. Eine gesetzliche Definition des Wortes Seefahrt giebt weder das HGB noch spätere Reichsgesetze, wohl aber enthält § 1 der Vorschriften des Bundesraths über die Registrirung u. s. w. der Kauffahrteischiffe vom 13. Nov. 1873 eine solche, indem für die einzelnen Reviere der deutschen Küste die Stellen bezeichnet sind, von wo an die Fahrt eines Schiffes als Seefahrt zu betrachten sei [10]. Diese Definition kann

[7] Danach ist die Frage zu entscheiden, wer die Hälfte des Bergelohns im Falle des Art. 751 erhält: eine Theilung des Verdienstes zwischen Rheder und Charterer muss als judicium rusticorum bezeichnet werden, HGZ IX 45, vgl. auch Hamb. Samml. NF S 19 ff.

[8] Vgl. de Wal II Nr 59 ff.; Desjardins I Nr 32 ff.

[9] Nicht auf Seeschiffe, die zur Seefahrt verwendet werden, RG V 91 und bei Seuffert XXXVIII Nr 51. Ebenso Lewis, Handbuch S 18. Dufour I Nr 56 sagt treffend: „Tout se résume à une question de fait: le navire va-t-il en mer?" Das Seerecht findet keine Anwendung auf Seeschiffe, die zur Flusschiffahrt verwendet werden.

[10] Es sind folgende. 1. bei Memel: ausserhalb der Mündung des Kurischen Haffs, 2. bei Pillau: ausserhalb des Pillauer Tiefs, 3. bei Neufahrwasser: ausserhalb der Mündung der Weichsel, 4. in der Putziger Wiek: ausserhalb Rewa und Heisternest, 5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde: a. der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie a. der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden, 6. bei Rügen: östlich a. der Insel Ruden und des Thiessower Höft; westlich a. Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie a. des Bock bei Barhöft, 7. bei Wismar: a. Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweins-Kötel und Lieps, sowie a. Tarnewitz, 8. auf der Kieler Föhrde: a. Stein bei Labö und Bülk, 9. auf der Eckern Föhrde: a. Nienhof und Bocknis, 10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade: a. Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, sowie a. Tundtoft-Nakke und Knudshoved, 11. bei Hadersleben: a. Raadhoved,

indess als bindend nur soweit betrachtet werden, als der Bundesrath berechtigt ist, seerechtliche Verhältnisse einseitig zu ordnen, nicht dagegen soweit es sich um Auslegung von Reichsgesetzen handelt, also nicht als Legaldefinition des Gesetzes vom 28. Juni 1873, mit welchem die citirten Vorschriften in Verbindung stehen, und noch viel weniger des Handelsgesetzbuchs. Nur soweit die Definition materiell richtig ist, hat sie Anspruch auf Beachtung, darüber, ob dies der Fall ist, aber hat die seemännische Anschauung zu entscheiden und diese möchte denn allerdings im allgemeinen mit der Ansicht des Bundesraths übereinstimmen. Es ergiebt sich also das Resultat, dass der Inhalt des formell gleichgiltigen § 1 jener Vorschriften materiell zu beachten ist. Ist daher die Fahrt eines Schiffes Seefahrt, wenn sie über jene Bezirke hinausgeht, so würde es doch gänzlich verkehrt sein, wenn man die Bestimmungen des Seerechts erst zur Anwendung bringen wollte, nachdem jene Grenze im einzelnen Fall überschritten ist, vielmehr beginnt die Verwendung zur Seefahrt schon viel früher, nämlich sobald und soweit eine beabsichtigte Ueberschreitung derselben äusserlich hervorgetreten ist. Ist daher ein Frachtvertrag abgeschlossen, der einen Transport über jene Grenzen zum Inhalt hat, so kommen die Bestimmungen des Seerechts zur Anwendung, selbst wenn das Schiff, in Bezug auf welches jener Vertrag eingegangen wurde, seiner Bauart nach ein Flusschiff war [11]. Anders ist zu entscheiden, soweit die Haftung des Rheders für Delicte der Besatzung dritten Personen gegenüber in Frage steht; diese tritt bei Flusschiffen erst ein, wenn ihre Fahrt eine Seefahrt geworden ist [12], bei Schiffen, welche schon der Bauart nach Seeschiffe sind, dagegen, sobald sie überhaupt zum Erwerb verwendet werden. Die Küstenschiffahrt bildet einen Theil der Seeschiffahrt [13], Schiffe, die nach der Bauart zu derselben geeignet sind, sind daher Seeschiffe, nicht Flusschiffe. Diese Abgrenzung ist um so wichtiger, als das deutsche Recht nicht, wie andere Gesetzgebungen, einzelne seerechtliche Bestimmungen in sachgemässer Weise

Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage, 12. bei Husum: a. Nordstrand, 13. auf der Eider: a. Vollerwiek und Hundeknoll, 14. auf der Elbe: a. der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugel-Bake bei Döse, 15. auf der Weser: a. Cappel und Langwarden, 16. auf der Jade: a. Langwarden und Schillingshörn, 17. auf der Ems: a. der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

[11] Auch solche unternehmen Seereisen, s. z. B. SA III 405 ff., häufig auch zwischen Hamburg und Helgoland.

[12] Denn erst in diesem Moment tritt es Dritten gegenüber hervor, dass Seefahrt betrieben wird.

[13] So auch das Oberseeamt II 330, III 211 f.

auch auf die Flusschiffahrt zur Anwendung gebracht[14], sondern ganz allgemein die Verhältnisse derselben durch diejenigen Vorschriften geregelt hat, welche sich auf den Landtransport beziehen[15]. Die seitherigen Bestrebungen, an dem bestehenden Rechtszustand Veränderungen herbeizuführen, haben bisher ein gesetzgeberisches Resultat nicht gehabt[16].

3. Das Schiff muss endlich zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet werden, damit von einem Rheder gesprochen werden könne. Es ist daher nicht nöthig Gewerbemässigkeit, sondern nur Erwerbsabsicht, gleichgiltig, wodurch der Erwerb bewirkt werden soll, ob durch Handelsgeschäfte, Transport von Gütern oder Personen, oder durch anderweitige Geschäfte: Bugsiren von Schiffen, Hilfeleistung und Bergung, oder durch Seefischerei. Der Rheder bleibt Rheder, wenn auch die Erwerbsabsicht längere Zeit nicht effectuirt werden kann, wenn das Schiff z. B. in Ballast fahren muss, dagegen hört er auf es zu sein, wenn die Erwerbsabsicht aufgegeben ist. Und zwar kommt es dann, wenn der Nichteigenthümer die Disposition über das Schiff hat, lediglich auf den animus dieses an, da in diesem Falle der Eigenthümer schon nach dem unter 1. Gesagten nicht Rheder ist; er wird es also nicht etwa dann, wenn er das Schiff vermiethet hat — also mit demselben erwirbt —, während der Miether dasselbe nicht zu Erwerbszwecken, z. B. zu Entdeckungsreisen verwendet. Hier haben wir vielmehr keinen Rheder im Sinne des HGB vor uns. Für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe ist der Name Kauffahrteischiffe üblich geworden, welcher indessen auch zur Bezeichnung aller Seeschiffe mit Ausnahme der Fahrzeuge der Kriegsmarine gebraucht wird. Ueber die Frage, welche Rechtsnormen auf die nicht zum Erwerb dienenden Seeschiffe zur Anwendung zu kommen haben, s. oben § 16 VI.

II. Als Betriebsunternehmer hat der Rheder gewisse Verpflichtungen öffentlich-rechtlicher Natur zu erfüllen, bevor er seinen Betrieb

[14] Namentlich die niederländische (Wetboek 748—763). In Uebereinstimmung mit derselben war der aus 26 Paragraphen bestehende Vorschlag auf der dritten Lesung der nürnberger Conferenz (Prot S 5128—5134), vgl. Goldschmidt, Handbuch I 116 ff.

[15] Die Bestimmungen des Seerechts sind auch nicht analogisch auf die Flussschiffahrt anzuwenden, ROHG VI 396 ff., auch OTr vom 12. Juni 1866, s. darüber Weinhagen in Buschs A XI 122—124.

[16] Ueber den sog. Singelmannschen Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Verhältnisse der Fluss- und Binnenschiffahrt vom Jahre 1869 s. Laband in der Z f. HR XV 1—32.

ins Werk setzen darf. Solcher Verpflichtungen kennt das deutsche Recht drei, die Bestellung eines qualificirten Schiffers, die Registrirung und die Vermessung des Schiffs. Da die erstere Verbindlichkeit, soweit es sich um den Rheder handelt, öffentlich-rechtlich eine lex imperfecta ist[17], so sind hier nur die beiden letzteren zu besprechen, s. § 19 und § 20.

III. Nach deutschem Recht sind hiermit die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des Rheders erschöpft; soweit es sich um die wirkliche Betriebsleitung handelt, kommt nicht der Rheder als Betriebsunternehmer, sondern der Schiffer als technischer Leiter in Betracht. Die Vorschriften des öffentlichen Rechts, welche die Sicherheit der Schiffahrt zu fördern bezwecken, richten sich nicht an den Rheder, sondern an den Schiffer. Eine andere Auffassung ist durch das neueste englische Recht adoptirt worden: weil die Schiffer vom Rheder abhängige Personen sind, und nicht anzunehmen ist, dass sie durchweg von einem solchen Pflichtgefühl erfüllt sein werden, dass sie ungehörigen Zumuthungen des Rheders auch auf die Gefahr hin, ihre Stellung zu verlieren, entgegen treten werden, deshalb sind dem Rheder gewisse Pflichten auferlegt worden, er hat persönlich für gewisse Maassregeln zu sorgen und wird nicht mit der Entschuldigung gehört, dass er den Schiffer mit denselben betraut habe[18]. Im deutschen Seeverkehr hat sich ein Bedürfniss zu einer solchen Verschärfung bisher noch nicht herausgestellt.

§ 19. Insbesondere a. Nationalisirung des Schiffs[1].

Nach den Grundsätzen des Völkerrechts ist für jedes Schiff, welches Seehandel betreiben will, die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staate

[17] Die privatrechtliche Rechtsfolge für den Rheder, welcher eine nicht qualificirte Person als Schiffer anstellt, besteht darin, dass er für jedes Verschulden derselben mit seinem gesammten Vermögen haftet, da ihm eine culpa in eligendo zur Last fällt.

[18] Ueber diese Haftung des Rheders vgl. M. Sh. Act 1873 sect. 3. 23—26, M. Sh. Act 1876 s. 4 f. 24. 26 f., M. Sh. (Carriage of Grain) Act 1880 s. 3 f.; von besonderer Bedeutung sind die Bestimmungen der s. 36 der M. Sh. Act 1876: danach ist ein managing owner in das Schiffsregister einzutragen, eventuell the ship's husband oder eine andere Person, die von den Rhedern betraut ist, und diese Person haftet dann, so lange sie eingetragen ist, vgl. Maclachlan S 186 f.

[1] Ges vom 25. Oct. 1867 (oben § 12 IV 1). Zur Entstehungsgeschichte s. preuss. Entw § 386—390, Mot S 214—217, Prot IV 1476—1483. 1665—1683. 1685 bis 1692, VIII 3696—3702. Preuss. EG Art. 53 (dazu Mot S 318—325 der Verhandlungen), Entw und Mot Drucksachen 1867 Nr 19. 89. 92, sten. Ber. S 361 bis 384. 421. Preuss. Verfügung b. die Führung des Schiffsregisters v. 25. März 1868,

eine nothwendige Voraussetzung, nur staatsangehörigen Schiffen steht das Meer als gemeinschaftliche Verkehrsstrasse und Erwerbsquelle offen, Schiffe, deren Besatzungen sich von jedem staatlichen Verbande losgesagt haben, stehen nicht unter dem Schutze des Völkerrechts. Als äusseres Symbol der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staate nun dient die Flagge. Das Recht, die Bedingungen festzusetzen, unter welchen Schiffe das Recht erhalten, die Landesflagge zu führen, ist Sache der staatlichen Gesetzgebung; wie weit eine solche von fremden Staaten anzuerkennen sei, ist eine völkerrechtliche Frage. Würde ein Schiff ohne Flagge fahren und auch nicht berechtigt sein, die Flagge irgend eines Staates zu führen, so wäre dies ein völkerrechtliches Delict, würde es unter einer bestimmten Flagge fahren, deren Führung ihm nicht zustände, so würde ausserdem ein staatsrechtliches Delict vorliegen, nämlich „unbefugte Anmaassung staatsbürgerlicher Rechte". Ein staatsrechtliches Delict würde unter Umständen auch vorliegen, wenn der Eigenthümer eines Schiffes, welcher berechtigt ist, dasselbe unter der Flagge seines Heimatstaates fahren zu lassen, es unter einer fremden Flagge fahren lässt, zu deren Führung es ebenfalls berechtigt

brem. V vom 24. März 1868, lüb. V vom 22. Juli 1868 (durch welche die V vom 8. Aug. 1864 aufgehoben wurde). — Aelteres deutsches Recht: Preussen, V vom 30. April, 3. Nov. und 8. Dec. 1781, Instr. vom 18. März 1845 (Mahnke S 17 ff.); Oldenburg, Cammer-Public. vom 11. Aug. 1803; Hamburg, V vom 30. Sept. 1850; Bremen, V vom 5. Juni 1806 (auch vom 16. Juni und 14. Nov. 1806), V vom 6. Oct. 1823, modificirt durch V vom 23. Mai 1825; Rostock, V vom 10. März 1856; das weitere s. unten. — Geltende ausländische Gesetzgebung: England, M. Sh. Act 1854 s. 18 f. 30—54; Frankreich, Ges vom 21. Sept. 1793, vom 9. Juni 1845 und 5. Mai 1866; Oesterreich, Ges vom 7. Mai 1879 (= ungar. Ges Art. XVI von 1879); Italien, Cod. p. la mar. merc. Art. 36—50 (71, 102); Russland, Regl. vom 23. Juni 1865 (gilt auch in Finland); Niederlande, Ges vom 28. Mai 1869; Belgien, Ges vom 20. Jan. 1873; Dänemark, Ges vom 13. März 1867; Norwegen, Seerecht 1, 3 und 4; Schweden, V vom 4. Juni 1868; Griechenland, V vom 14. Nov. 1836; Ver. Staaten von Nordamerika, Act von 1792 c. 1, 1793 c. 8, 1817 c. 31 (= Rev. stat. sect. 4131—4196). — Deutsche Literatur: Nizze S 182 ff.; Roloff, Das Handels- und Schiffsregister, Theil II (s. Buschs A I 601); Burdach, Ueber den Unterschied zwischen der Oeffentlichkeit des Handelsregisters und der Oeffentlichkeit des Schiffsregisters, im CO NF VI 149—154; Kz., Bemerkungen über das Schiffsregister, in Buschs A VIII 113—126; Lewis, Seerecht I 6—25, Handbuch IV 29—36; Perels S 50—63; Zorn, Das deutsche Staatsrecht II 551—559. — Von fremden Schriftstellern mögen Erwähnung finden: Abbott S 38 bis 56; Maclachlan S 73—94; Maude & Pollock I 1—30; Bell I 146—175 (älteres Recht mit berücksichtigt); Parsons I 25—49; Cresp I 64—81; Desjardins I 90—119; Reitsma, De Nationaliteit van koopvaardijschepen, Gron. 1868; de Wal III 207—220; Calvo, Le droit international, 3. éd. 1880, II 101 bis 121; van Eik in der Revue de droit intern. privé II 575—614.

ist, nämlich dann, wenn der Heimatstaat seinen Angehörigen dies verboten hätte, was indess in der neueren Zeit nur ausnahmsweise zu geschehen pflegt. Die neuere Auffassung geht nämlich dahin, dass die Flaggenführung nur ein Recht, nicht aber zugleich eine Pflicht der Schiffseigner sei[2], indem angenommen wird, dass schon aus völkerrechtlichen Gründen Niemand sein Schiff ohne Flagge fahren lassen wird[3].

In neuerer Zeit sind in den meisten Culturstaaten genaue Vorschriften über die Bedingungen erlassen, welche erfüllt werden müssen, damit ein Schiff die Nationalität und damit das Recht der Flaggenführung erwerbe. Die gegenwärtig geltenden Gesetze stimmen aber leider keineswegs mit einander überein, sondern weisen eine ungemein grosse Verschiedenheit auf. Obwohl sich bereits im Mittelalter solche Vorschriften finden, so können dieselben hier insofern übergangen werden, als das gemeinschaftliche Vorbild der neueren Gesetzgebungen in der englischen Navigationsakte von 1651 bezw. den dieselbe ergänzenden Gesetzen zu finden ist[4]. Hiernach wurde verlangt, dass sämmtliche Eigenthümer des Schiffs Nationale seien, dass das Schiff im Inlande gebaut sei — welchem Fall der der Condemnation durch die Prisengerichte gleichgestellt wurde —, und endlich, dass der Schiffer und der grösste Theil der Besatzung Nationale seien: es wurde also verlangt nationales Eigenthum, nationaler Ursprung, nationale Besatzung. Hiervon sind die neueren Gesetzgebungen nach verschiedenen Richtungen hin abgewichen: die meisten haben den nationalen Ursprung[5] ganz aufgegeben, die Nationalität der Besatzung beschränkt — auf den Schiffer, die Schiffsoffiziere, ein Drittel der Mannschaft u. s. w. — oder ebenfalls aufgegeben[6]. Viele Gesetzgebungen, namentlich aus der neuesten Zeit, haben auch das Erforderniss ausschliesslich nationalen Eigenthums fallen gelassen und begnügen sich mit einer Quote, die aber über die

[2] So die ältere Auffassung, z. B. in Lord Liverpools Act, jetzt noch in Oesterreich § 1: Als österreichisches Seehandelsschiff mit dem Recht und der Pflicht, die österreichische Flagge zu führen.

[3] RG VII 16.

[4] Von Bedeutung sind 12 Car. II cap. 18 (Bestätigung der Navigationsakte), 13/14 Car. II c. 18, dann 26 Geo. III c. 60 (Lord Liverpools Act, Bau im Inlande verlangt), dann 6 Geo. IV c. 109 und 110, 3/4 Will. IV c. 55, 8/9 Vict. c. 89, 12/13 Vict. c. 29 (Freihandel).

[5] Principiell verlangen ihn Frankreich, die Ver. Staaten, Mexico, Brasilien.

[6] Ganz aufgegeben ist dieses Erforderniss in Deutschland und England, woselbst es noch in der Act 12/13 Vict. c. 29 s. 8 festgehalten wurde, ferner in Norwegen und Dänemark. Es wird ersetzt durch die Prüfungsvorschriften.

Hälfte betragen muss[7], einige endlich, die aber ernsthaft nicht wohl in Betracht kommen, haben jedes materielle Erforderniss abgeschafft[8], gewähren also jedem Schiffseigenthümer, welcher sich darum bewirbt, das Recht, ihre Flagge zu führen. Der Beweis der Berechtigung wurde früher durch mehrere Documente[9] geführt: der nationale Ursprung durch den obrigkeitlich beglaubigten Beilbrief, das nationale Eigenthum durch den Seepass, welcher für jede Reise von neuem ausgestellt werden musste, die Nationalität der Besatzung durch die Musterrolle. Neuerdings hat man in den meisten Staaten besondere Schiffsregister[10] angelegt, auf Grund welcher dann Registercertificate ausgestellt werden, welche die Zugehörigkeit der betreffenden Schiffe bezeugen. Diese haben dann die Beilbriefe und Seepässe, welche anfangs auch neben ihnen ausgefertigt zu werden pflegten, allmählich verdrängt und sind jetzt, da auch der Musterrolle jene frühere Bedeutung nicht mehr zukommt, die einzige und genügende Legitimationsurkunde zur Nachweisung der Nationalität der Seeschiffe.

Für das Deutsche Reich ist die Materie geordnet durch das Gesetz vom 25. October 1867 (s. § 12 IV 1), welches durch das Gesetz vom 28. Juni 1873 (§ 12 IV 9) theilweise modificirt wurde. Das Gesetz trat an die Stelle folgender Particulargesetze, die indessen zum Theil noch von praktischer Wichtigkeit sind[11]: preussisches EG zum HGB Art. 53, EV für Schleswig-Holstein § 56—66, hannöversche V vom 12. November 1864, Lübeck, Ges vom 8. August 1864, Oldenburg, Ges vom 21. August 1856 und V vom 31. Mai 1864, Bremen, Ges vom 11. Juli 1859, Hamburg, Ges vom 22. Dec.

[7] Mehr als die Hälfte: Frankreich Ges v. 9. Juni 1845, Griechenland V v. 14. Nov. 1836, Niederlande Art. 2, Belgien Art. 2; zwei Drittel: Italien Art. 40 al. 2, Schweden V v. 4. Juni 1868 § 2 und v. 20. Juni 1879, Oesterreich-Ungarn § 2; drei Viertel: früher Mecklenburg nach der V v. 31. Jan. 1865.

[8] Argentinien nach Calvo II 109.

[9] S. namentlich Nizze S 183—188. Ueber die Veränderung der Bedeutung des Seepasses s. z. B. bremer V von 1806 Art. 7, von 1823 § 10—12, vom 23. Mai 1825, Ges v. 11. Juli 1859 § 3, 12—14. Der Beilbrief spielte namentlich in Preussen eine Rolle, PSR I 7 und 8, PLR II 8 § 1392. Seepässe werden jetzt nicht mehr ausgestellt (lüb. Bek. v. 22. Juli 1868, oldenb. Ges v. 5. Dec. 1872), Beilbriefe auf Verlangen (hamb. Ges v. 1865 Anhang, lüb. V v. 22. Juli 1868 § 6). Eine andere Bedeutung hat der Beilbrief jetzt in Oldenburg, s. unten Anm 31.

[10] Sie bestehen nicht in den Niederlanden und in Belgien.

[11] Bestehen geblieben sind die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister, soweit sie mit den Vorschriften des Ges sich vertragen, und unbeschadet ihrer späteren Abänderung auf landesgesetzlichem Wege (§ 19 des BG). Aufgehoben wurden das oldenb. Ges v. 21. Aug. 1856 durch V v. 27. April 1874 Art. 1 und das lüb. Ges vom 8. Aug. 1864, s. Anm 1.

1865, Mecklenburg, EV zum HGB § 41—49 und V vom 31. Jan. 1865. Das deutsche Gesetz unterscheidet materielle und formelle Voraussetzungen: ersteren muss bei allen Schiffen, letzteren nur bei gewissen Genüge geleistet werden, wenn sie die deutsche Flagge zu führen berechtigt sein sollen. Keine Bestimmung findet sich darüber, ob Schiffe, bei denen diese Voraussetzungen erfüllt sind, auch die Pflicht[12] haben, die deutsche Flagge zu führen[13].

A. Das deutsche Recht kennt nur ein materielles Erforderniss, und dieses besteht darin, dass jedes Schiff, welches die deutsche Flagge führen soll, im ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen stehen muss, denen das Bundesindigenat (Reichsverfassung Art. 3) zusteht. Es wird daher in Uebereinstimmung mit der älteren preussischen Gesetzgebung, welche dieses Erforderniss nie gekannt hat, nationaler Ursprung nicht verlangt, ebensowenig im Einklang mit der neueren englischen Gesetzgebung Nationalität irgend einer Person der Schiffsbesatzung. Auf der anderen Seite ist das deutsche Recht nicht so weit gegangen, wie eine Anzahl neuerer Gesetze, welche sich damit begnügen, dass über die Hälfte des Schiffes sich im Eigenthum von Nationalen befinde. Im einzelnen ist zu bemerken:

1. Nur das Eigenthum muss national sein, dingliche Rechte können Fremden zustehen. So kommt es in der That vor, dass zwei Handelshäuser durch ein Dampfschiff regelmässige Verbindungen unterhalten, an welchem sie zur Hälfte betheiligt sind; zur Sicherheit lässt dasjenige Haus, dessen Nationalität das Schiff nicht trägt, seinen Antheil als landrechtliches Pfandrecht eintragen.

2. Das deutsche Recht sieht bei physischen Personen blos auf die Reichsangehörigkeit, auf den Wohnsitz des oder der Eigenthümer kommt es nicht an. Es stellt daher weder den Reichsangehörigen gleich solche Personen, welche längere Zeit innerhalb des Gebietes des Deutschen Reichs ihren Wohnsitz aufgeschlagen haben[14], noch schliesst es aus Reichsangehörige, welche ausserhalb des Deutschen Reichs ihr Domicil haben[15].

[12] Demnach ist die Frage zu verneinen. Dagegen ist verboten die Führung der alten Landesflaggen an Stelle der deutschen Flagge, Ges § 1.

[13] Das Gesetz bezieht sich nur auf die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (§ 1), vgl. Vorschriften vom 13. Nov. 1873 § 2.

[14] So Italien Art. 40 al. 1 (5 Jahre), Belgien Art. 2 unter 4 (1 Jahr), Niederl. Art. 2. Belgien lässt auch solche Personen zu, die daselbst mit Genehmigung des Königs ihr Domicil errichtet haben.

[15] So England s. 18 mit Ausnahmen: resident in some place within Her M.'s dominions, or if not resident, member of British factory etc., ebenso in Amerika, Ausnahmen: Consuln und partners von Handelshäusern.

3. Steht dagegen das Eigenthum einer juristischen Person zu, so muss dieselbe entweder eine solche sein, welche nach dem Staatsrecht des Deutschen Reichs als öffentlich-rechtliche Person dem Reiche unterworfen ist, oder wenn sie eine privatrechtliche juristische Person ist, wird verlangt, dass sie innerhalb des Bundesgebiets errichtet ist und daselbst ihren Sitz hat.

4. In Betreff der Handelsgesellschaften[16] ist es bekanntlich bestritten, welche derselben als juristische Personen aufzufassen seien, welche nicht. Das Gesetz trifft in § 2 al. 2 einzelne specielle Bestimmungen und schliesst sich dabei im allgemeinen der Auffassung an, dass, so lange eine directe unbeschränkte Haftung auch nur hinsichtlich eines Gesellschafters stattfindet, eine juristische Persönlichkeit nicht vorhanden ist. Daher sind als juristische Personen aufzufassen nur die Actiengesellschaft und die Vereinigung der Commanditisten bei der Commanditgesellschaft auf Actien, nicht aber die offene Handels- und die gewöhnliche Commanditgesellschaft. Eine eigenthümliche Stellung nehmen die eingetragenen Genossenschaften[17] ein: diese erscheinen regelmässig, d. h. während ihres Bestehens, als juristische Personen, sobald aber die Haftung der einzelnen Genossenschafter hervortritt — also insbesondere nach Aufhebung des Concursverfahrens (Concursordnung § 197, auch Genossenschaftsgesetz § 51) —, werden die Genossenschafter selbst Träger der Gesellschaft. Da nun aber in diesem Zeitpunkt das Schiff nicht mehr im Eigenthum derselben stehen kann, so folgt, dass es auf die Nationalität der einzelnen Genossenschafter nicht ankommen kann. Reichsangehörigkeit wird also verlangt von allen Mitgliedern einer offenen Handelsgesellschaft, allen Complementaren und Commanditisten bei der gewöhnlichen Commanditgesellschaft, allen Complementaren bei der Commanditgesellschaft

[16] Mit dem deutschen Recht ist M. Sh. Act 18 sub 3 u. 39 und Oest. § 2 zu vergl. Es verlangen Nationalität aller Actionäre einer Actiengesellschaft Norwegen Seer. § 1, Dänemark § 1, Nationalität der Vorstandsmitglieder Finland 6 al. 2 a. E. In den romanischen Ländern herrscht die Theorie, dass jede Handelsgesellschaft juristische Person sei. Daher wird hier meist von jeder Gesellschaft nur verlangt, dass sie ihren Sitz im Inlande hat. Belgien Art. 2 sub 6 vgl. mit Ges v. 18. Mai 1873 Art. 2. Ueber die Niederl. vgl. de Wal III 209. Italien 40 al. 3 (n. R.) geht am weitesten, es genügt, wenn ein persönlich haftender Gesellschafter einer Collectiv- oder Commanditgesellschaft Italiener ist, mag auch der Sitz der Gesellschaft im Auslande sein. Italien verlangt übrigens, dass auch die Generalversammlungen der Actiengesellschaften im Inlande abgehalten werden.

[17] In § 2 al. 2 sind aus begreiflichen Gründen blos die in Preussen auf Grund des preuss. Ges v. 27. März 1867 errichteten und eingetragenen Genossenschaften genannt.

auf Actien. Auf der anderen Seite ist es aber auch gleichgiltig, wo die offene Handelsgesellschaft und die gewöhnliche Commanditgesellschaft ihren Sitz hat, derselbe kann auch im Auslande liegen[18]. Dagegen geht dies nicht an bei der Commanditgesellschaft auf Actien, da hier die theilhabende juristische Person (die Vereinigung der Commanditisten) ihren Sitz im Inlande haben muss. Das deutsche Recht verlangt sodann auch nicht, dass die Beamten und Angestellten der juristischen Personen, insbesondere der Vorstand der Actiengesellschaften (und Genossenschaften) Staatsangehörige sein müssen, ebensowenig natürlich die Actionäre. Bei der Rhederei endlich muss jeder Mitrheder Staatsangehöriger sein, der Correspondentrheder nur als Mitrheder, nicht dann, wenn er blos Angestellter der Rhederei ist. Durch diese mit den allgemeinen Rechtsprincipien übereinstimmenden Bestimmungen unterscheidet sich das deutsche Recht vortheilhaft von den meisten fremden Gesetzgebungen.

5. Um so mangelhafter und unbefriedigender ist der Stand der deutschen Gesetzgebung in Bezug auf die Frage, wie die verschiedenen Fälle zu behandeln sind, wenn durch Rechtsgeschäfte oder andere Ereignisse das vorhanden gewesene Recht zur Flaggenführung aufhört. Dies kann geschehen entweder dadurch, dass ein bisheriger Eigenthümer die Nationalität wechselt, oder aber dadurch, dass ein Nichtdeutscher Eigenthümer wird. Nur für einen Fall ist ein Schutz der Miteigenthümer gegen einander eingeführt worden, welcher auch für andere Fälle um so wünschenswerther ist, als ganz allgemein Strafe angedroht wird, wenn ein Schiff, dem die materielle Berechtigung dazu abgeht, die deutsche Flagge führt, diese Strafe aber in der Confiscation des Schiffes bestehen kann (§ 13). Die Veräusserung einer Schiffspart eines zur Führung der deutschen Flagge berechtigten Schiffes, infolge deren dasselbe dieses Recht verlieren würde, soll rechtsgiltig nur mit Zustimmung aller Mitrheder geschehen können (Art. 470 al. 2), sonst ist sie nichtig, daneben sind diejenigen landesgesetzlichen Vorschriften aufrecht erhalten, welche eine solche Veräusserung überhaupt verbieten[19]. Von den übrigen Fällen sind die wichtigsten Eigenthumsübergang mortis causa und Uebertritt in eine andere Staatsangehörigkeit durch Verheirathung einer Deutschen mit einem Ausländer. Zweckmässige Bestimmungen für diese Fälle ent-

[18] Z. B. Bark Sine, Heimatshafen Bremen, Rheder: A. Markwald & Co., Bangkok.

[19] Ein solches Verbot, das einen sehr guten Sinn hat, besteht in Schleswig-Holstein, vgl. Lewis, Handbuch S 32 Anm 13. In den Hansestädten ist es in desuetudinem gekommen.

halten einige fremde Gesetzgebungen: gewöhnlich wird dem Fremden eine Frist gesetzt, binnen welcher er seinen Antheil zu veräussern hat, lässt er dieselbe verstreichen, so tritt entweder Confiscation oder Zwangsverkauf für seine Rechnung ein[20]. Solche Bestimmungen werden im Deutschen Reiche durch eine laxe Praxis ersetzt, eine gesetzliche Regelung dürfte dringend wünschenswerth sein.

B. Ausser dem Vorhandensein materieller Erfordernisse verlangen die meisten Seerechte, auch schon die älteren, die Erfüllung gewisser Formvorschriften, bevor das Schiff berechtigt wird, das ihm aus materiellen Gründen zukommende Recht der Flaggenführung auch wirklich auszuüben. Der Grund dieser Vorschriften liegt darin, dass es sowohl im staatsrechtlichen als auch namentlich im völkerrechtlichen Interesse liegt, dass der Beweis der materiellen Berechtigung jederzeit durch öffentliche Urkunden geführt werden könne. Für den Küstenverkehr fällt dieser Grund weg, und man begnügt sich daher bei gewissen kleineren Schiffen mit der materiellen Berechtigung, ohne die Erfüllung solcher formeller Vorschriften zu verlangen. So bestimmt auch § 1 des Ges vom 28. Juni 1873, welcher an die Stelle von § 17 des Ges von 1867 (= HGB Art. 438), bezw. der auf Grund des letzteren ergangenen landesgesetzlichen Vorschriften getreten ist, dass Schiffe von nicht mehr als 50 Cubikmeter Bruttoraumgehalt die Reichsflagge auch ohne Erfüllung der formellen Vorschriften des Reichsrechts führen dürfen[21]. Es steht aber nichts im Wege, dass dieselben auf Verlangen des Rheders registrirt werden, nur übernimmt derselbe dann die nämlichen Verpflichtungen, wie jeder andere Rheder. Auch bleibt es der Particulargesetzgebung unbenommen, für die nicht registrirten Seeschiffe anderweitige Formvorschriften festzustellen, von deren Erfüllung dann aber keineswegs das Recht zur Flaggenführung abhängig ist[22].

[20] Besonders ausführlich Italien 41 (neue Red.): 1 Jahr Frist, sonst Zwangsverkauf; England: Verkauf angeordnet durch das Gericht binnen 4 Wochen, spätestens 1 Jahr, sonst forfeiture, M. Sh. Act s. 62—64; Spanien HGB 584: freiwillige Veräusserung binnen 30 Tagen, aufgehoben durch Decret vom 22. Nov. 1868; Portugal 1289. Vgl. auch mecklenburgische EV § 41.

[21] Vgl. Vorschriften vom 13. Nov. 1873 § 3.

[22] Dies ist auch häufig geschehen: hamburger Bek. b. die Numerirung der Seefischer-Ewer vom 12. Juli 1879, vgl. Bek. b. die Registrirung von Schuten vom 11. Dec. 1869, ferner Bek. vom 27. Dec. 1873 b. Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe. Bremer V b. die Zählung der Fluss- und Küstenschiffe vom 15. Jan. 1878. Lübeck V die Anmeldung der Flusschiffe u. s. w. b. vom 21. Dec. 1874 und vom 15. März 1878.

In Bezug auf die formellen Vorschriften besteht ein doppeltes Verfahren, das gewöhnliche und ein aussergewöhnliches:

I. Regelmässig wird zweierlei verlangt, die Eintragung in das Schiffsregister und die Ausfertigung des Certificats.

1. Das Schiffsregister ist hier zunächst in Bezug auf seinen öffentlich-rechtlichen Zweck zu betrachten, welcher darin besteht, die Grundlage zur Nachweisung der Nationalität der Schiffe zu bilden. Dieses Institut war dem älteren deutschen Seerecht unbekannt, für seine Ausbildung ist die englische Gesetzgebung (M. Sh. Act s. 30—43) das Vorbild gewesen. Die Schiffsregister werden in den an der See belegenen Bundesstaaten — also nur von den Behörden der Küstenstaaten — für die zur Führung der Reichsflagge berechtigten Kauffahrteischiffe geführt. Die Bestimmung der Behörden, welche sie zu führen haben, ist der Landesgesetzgebung überlassen (§ 3 = Art. 432 und 434 al. 2)[23]. Als Schiffsregisterbehörden fungiren zur Zeit theils Gerichte, theils Verwaltungsbehörden, nämlich

in Preussen: die Amtsgerichte (AG zum GVG vom 24. April 1878 § 25 unter 1 und 30), früher die Kreis- bezw. Handelsgerichte, in Hannover die Landdrosteien;

in Mecklenburg: die Schiffsregisterbehörden zu Rostock und Wismar[24];

in Oldenburg: das Staatsministerium, Dep. des Innern;

in Lübeck: das Amtsgericht, Nachtrag zur V vom 3. Februar 1879, vom 4. Mai 1883 § 1;

in Bremen: die Senatscommission für Schiffahrtsangelegenheiten;

in Hamburg: die Deputation für Handel und Schiffahrt (zwei Schiffsregister, zu Hamburg und Ritzebüttel).

Abgesehen von dem letzten Falle führen diese Behörden für ihren Bezirk, mag derselbe einen oder mehrere Häfen enthalten, ein Schiffsregister (preuss. EG zum HGB 53 § 2). Der deutsche Rheder ist nun zwar in der Lage, sein Schiff in irgend eins dieser Register eintragen lassen zu können, aber nur unter der Voraussetzung, dass er für sein Schiff einen in diesem Bezirk gelegenen Hafen als Heimatshafen erwählt d. h. als Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit demselben betrieben werden soll. Hierbei ist er weder an seinen eigenen Wohnsitz gebunden, noch auch muss er, wie fälschlich behauptet

[23] Vgl. auch Anm 11.

[24] EV § 43, V vom 30. März 1868 und V zur Ausf. des GVG vom 17. Mai 1879 § 61.

worden ist[25], wirklich die Absicht haben und glaubhaft nachweisen, jenen Hafen zum Mittelpunkt der Seehandelsthätigkeit seines Schiffes zu machen, vielmehr hängt von dieser Wahl zunächst die Zuständigkeit der Registerbehörde ab, sodann aber hat sie die wichtige Folge, dass danach zu beurtheilen ist, welche territoriale und locale Gesetzgebung[26] zur Anwendung zu kommen hat[27]. Bevor die Eintragung

[25] Vgl. Funk in Buschs A XLII 118—120 (Landgericht Lübeck, K für Handelssachen). Es würde dies zur Folge haben, dass deutsche Schiffe, welche erbaut worden sind, um lediglich dem Verkehr in fremden Meeren zu dienen, z. B. an den chinesischen Küsten, überhaupt nicht eingetragen werden können.

[26] Deutsche Schiffe stehen nicht nur unter der fingirten Gebietshoheit des Deutschen Reichs, sondern nothwendigerweise auch unter der eines der sechs Küstenstaaten. Die häufig aufgestellte Behauptung — s. z. B. Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen etc. S 93 (= Bezold, GG des Deutschen Reichs III 1 S 505), auch Lewis, Handb. S 32 Anm 13 a. E. —, dass das letztere nicht der Fall sei, ist völlig haltlos. Derselbe Grundsatz ist für England anerkannt M. Sh. Act s. 290 (the law of the place in which such ship is registered).

[27] Diese ist namentlich auch von Bedeutung hinsichtlich der Frage, ob und wie weit die Bestimmungen, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffs im Heimatshafen beziehen, auf die Häfen des Reviers des Heimathafens ausgedehnt worden sind (Art. 448). In dieser Beziehung gelten folgende Vorschriften: Nach dem EG für Hannover gelten hinsichtlich des Art. 473 sämmtliche Häfen zwischen Eider und Schelde einschliesslich dem Heimatshafen gleich (§ 33), hinsichtlich der Art. 469, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Ziffer 7 alle Häfen und Ankerplätze bezw. 1. an der Elbe und ihren Nebengewässern, 2. an der Weser und ihren Nebengewässern, 3. an der Ems und ihren Nebengewässern, dem an dem nämlichen Flusse oder dessen Nebengewässern belegenen Heimatshafen gleich (§ 32). Nach der EV für Schleswig-Holstein § 67 sind hinsichtlich der Art. 495, 496, 681, 757 Ziffer 7 für die Schiffe, deren Heimatshafen Altona ist, die Häfen von Hamburg und Harburg, für die Schiffe, deren Heimatshafen Blankenese ist, die Häfen von Altona, Hamburg und Harburg, hinsichtlich der Art. 473, 521, 523 für Schiffe, deren Heimatshafen ein holsteinscher oder schleswigscher Hafen ist, jeder andere schleswigsche oder holsteinsche Hafen, sowie jeder Hafen an der Elbe oder Trave dem Heimatshafen gleich zu achten. Nach dem EG für das Jadegebiet § 2 sind hinsichtlich der Bestimmungen der Art. 469, 495, 496, 503, 520, 521—523, 538, 548, 681 und 757 Ziffer 7 alle Häfen, Siele und Ankerplätze an der Jade dem an der Jade belegenen Heimatshafen gleich zu achten. Nach dem oldenb. EG Art. 27 sind hinsichtlich der Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Ziffer 7 alle Häfen und Ankerplätze bezw. an der Weser, Jade, Ems und deren Nebengewässern dem an dem nämlichen Flusse oder dessen Nebengewässern belegenen Heimatshafen gleich zu achten. Nach dem hamburger EG § 46 gelten für die in Hamburg in das Schiffsregister eingetragenen Seeschiffe als Heimatshäfen im Sinne der Art. 473, 495, 496, 681, 757 Ziffer 7 auch die Häfen von Altona und Harburg, sowie sämmtliche hamburgische Häfen mit Ausnahme der Häfen des Amtes Ritzebüttel, im Sinne der Art. 521, 523 alle Elbhäfen, für hamburgische Seeschiffe, welche in das Schiffsregister zu Ritzebüttel eingetragen sind, hinsichtlich aller aufgeführten Artikel alle Elbhäfen. Nach der EV für Bremen § 40 gelten hinsichtlich

eines Schiffs in das Schiffsregister geschehen darf, muss die materielle Berechtigung zur Führung der deutschen Flagge (s. unter A) glaubhaft nachgewiesen sein, und es sind reichsgesetzlich ausserdem noch folgende Thatumstände anzugeben, welche mit jener zum Theil zusammenfallen (§ 6 und 7):

a. Der Name und die Gattung des Schiffs (ob Vollschiff, Bark, Brigg u. s. w.). Einen Namen muss jedes registrirte Schiff haben, derselbe darf zwar beliebig gewählt werden, gleichviel ob schon ein anderes Schiff desselben Heimathafens den gleichen Namen führt oder nicht; sobald derselbe aber eingetragen ist, darf er nicht willkürlich geändert werden, vielmehr ist hierzu die Genehmigung des Reichsamts des Innern erforderlich, welche nur aus ganz besonders dringenden Gründen ertheilt werden soll (Ges vom 28. Juni 1873 § 2)[28]. Wer dazu berechtigt ist, diese Aenderung zu beantragen, richtet sich bei getheiltem Eigenthum nach den in Bezug auf das Communions- bezw. Gesellschaftsverhältniss geltenden Rechtsregeln, keineswegs darf ganz allgemein behauptet werden, dass der Widerspruch auch nur eines einzigen Mitberechtigten dem Antrage jede Wirkung entziehe[29]. Besondere Besprechung erfordert der Fall, wenn ein fremdes Schiff, also ein solches, welches schon einen Namen geführt hat, die deutsche Nationalität erwirbt. Da ein solches Schiff noch nicht in das Schiffsregister eingetragen ist (§ 2 des cit. Ges), so kann demselben bei seinem Uebergang ein anderer Name beliebig beigelegt werden, und es können demnach die Bestimmungen des Gesetzes dadurch umgangen werden, dass man ein deutsches Schiff zunächst zum Scheine an Angehörige eines fremden Staats verkauft und es infolgedessen im Schiffsregister löschen lässt, es demnächst zurückkauft und unter einem anderen Namen von neuem in dasselbe eintragen lässt (vgl. Lewis I 18). Die englische Gesetzgebung hat auch hiergegen besondere Bestimmungen getroffen, M. Sh. Act 1873

der Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 Ziffer 7 alle Häfen und Ankerplätze an der Weser und ihren Nebengewässern als Heimatshäfen für bremische Schiffe. Nach dem EG für Lübeck Art. 17 steht der Hafen von Travemünde hinsichtlich aller Bestimmungen des 5. Buchs dem Hafen von Lübeck gleich. Keine besonderen Bestimmungen bestehen für Altpreussen (s. aber EG § 54) und Mecklenburg. Vgl. Lewis I 41 f.

[28] Aehnlich M. Sh. Act 1871 s. 6 (vorher 1854 s. 34), Ver. Staaten 1881 c. 107, Norwegen 4, Dänemark § 14, Oesterreich § 14 al. 2, Russland § 9 (Aenderung verboten). In Bezug auf das Verfahren s. Vorschriften vom 13. Nov. 1873 § 4.

[29] Dagegen ist dies richtig in Bezug auf die Rhederei (Art. 458 al. 2). Bei einer Handelsgesellschaft, innerhalb welcher vertragsmässig das Majoritätsprincip angenommen wäre, wäre der Widerspruch der Minorität unbeachtlich.

s. 5 und 6, vgl. auch Anweisung an die deutschen Consularbehörden in England im Reichscentralblatt 1875 S 520.

b. Die Grösse des Schiffs und die nach der Grösse berechnete Tragfähigkeit, s. § 20.

c. Die Zeit und der Ort der Erbauung, falls es vorher keine andere Flagge geführt hat; ist dies dagegen der Fall gewesen, so ist der Thatumstand anzugeben, durch welchen das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt hat, und ausserdem womöglich die Zeit und der Ort der Erbauung.

d. Der Heimatshafen: es muss dies ein Ort sein, von welchem aus überhaupt Seefahrt getrieben werden kann, dagegen ist es nicht erforderlich, dass von demselben aus gerade mit dem betreffenden Schiffe Seefahrt getrieben werden kann[30].

e. Der Name und die nähere Bezeichnung des Rheders oder aller Mitrheder und die Grösse der Schiffspart eines jeden. Ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so ist ausser den Namen und der näheren Bezeichnung aller derjenigen Gesellschafter, auf deren Nationalität etwas ankommt, die Firma und der Ort einzutragen, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat.

f. Der Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht.

g. Die Nationalität des Rheders bezw. aller Mitrheder.

Sind diese Thatsachen und damit die materiellen Erfordernisse glaubhaft nachgewiesen[31], so sind dieselben, sowie der Tag der Eintragung in das Schiffsregister, unter einer besonderen Ordnungsnummer einzutragen. Auch ist jedem Schiffe hierbei das aus vier Buchstaben bestehende internationale Unterscheidungssignal zu verleihen[32].

In einzelnen Gebieten werden ausserdem noch andere Thatumstände eingetragen, und zwar

in Hamburg der Name des Schiffers, Ges vom 22. Dec. 1865 § 3 unter 8 und § 13;

in Mecklenburg die Flaggennummer, der Name und Wohnort des Schiffers, der Name und Wohnort des Correspondentrheders, EV § 44 sub 5;

[30] Vgl. Anm 25.

[31] Hierüber bestimmt die oldenb. V v. 27. April 1874 § 4: „Zum Beweise des Eigenthums ist bei neu erbauten Schiffen in der Regel ein Beilbrief beizubringen. Die Ausfertigung des Beilbriefs geschieht bei den im Herzogth. Oldenburg gebauten Schiffen vor dem Amtsgericht.“ Lüb. § 3: schriftliche Erklärung an Eides statt.

[32] Gesetzliche Vorschriften hierüber sind mir nicht bekannt.

in Lübeck die Flaggennummer, V vom 8. August 1864 § 2 unter d, vom 16. Nov. 1866 und vom 24. Juli 1868 § 5.

2. Auch die Eintragung in das Schiffsregister genügt nicht, um die Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, zu gewähren, sondern es muss noch hinzukommen die Ausfertigung des Certificats (Registercertificats). Unter demselben ist zu verstehen eine mit dem Inhalt der Eintragung in das Schiffsregister übereinstimmende Urkunde, welche öffentlichen Glauben geniesst und jedem Dritten gegenüber die Nachweisung führt, dass das Schiff berechtigt sei, die Reichsflagge zu führen. Hierzu genügt jetzt das Certificat allein: es bedarf nicht mehr (§ 9 al. 2) ausserdem noch anderer Urkunden, deren Ausstellung früher üblich und erforderlich war, wozu namentlich der Seepass und der Beilbrief gehörten[33]. Das Certificat muss bezeugen, dass die materiellen Voraussetzungen der Berechtigung vorhanden und dass die Thatsachen, welche in das Schiffsregister einzutragen sind, nachgewiesen sind. Unter der Ausfertigung des Certificats ist zu verstehen die Aushändigung des ausgefertigten Certificats (§ 14): das Gesetz will es verhüten, dass unter gewöhnlichen Umständen jenes Recht ausgeübt werde, bevor der Beweis desselben nicht jederzeit geführt werden kann.

3. Wir haben gesehen, dass gesetzlich kein directer Zwang besteht, um die Eintragung eintragungsfähiger Schiffe zu bewirken. Ist eine solche aber einmal geschehen, so besteht nunmehr eine Verpflichtung, alle Veränderungen, welche in Bezug auf die oben angeführten Thatsachen eintreten, in das Schiffsregister eintragen und auf dem Certificat vermerken zu lassen. Dies wird verlangt theils aus Gründen des öffentlichen Rechts, theils auch deshalb, weil das Schiffsregister Auskunft über alle wichtigeren auf das Schiff sich beziehenden Privatrechtsverhältnisse geben soll. Es muss daher vor allem in dem Falle, wenn das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verliert, dies angezeigt, das ertheilte Certificat zurückgeliefert und das Schiff sodann im Schiffsregister gelöscht werden, ebenso in dem Falle, wenn dasselbe untergegangen ist. In beiden Fällen braucht das Certificat dann nicht zurückgeliefert zu werden, wenn glaubhaft bescheinigt wird, dass es nicht zurückgeliefert werden könne. Ein Amortisationsverfahren findet nicht statt. Alle diese Veränderungen muss der Rheder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kenntniss erlangt hat, der Registerbehörde anzeigen und glaubhaft nachweisen. Verpflichtet zur Anzeige und Nachweisung sind, wenn die Veränderung in einem Eigenthumswechsel besteht, durch welchen

[33] S. Anm 9.

das Recht des Schiffes, die Reichsflagge zu führen, nicht berührt wird, der neue Erwerber[34] des Schiffs oder der Schiffspart, in allen anderen Fällen die bisherigen Rheder. Die Verpflichtung liegt, wenn es sich um Actiengesellschaften und Genossenschaften handelt, allen Mitgliedern des Vorstandes, bei anderen Handelsgesellschaften allen unbeschränkt haftenden Mitgliedern ob, sollten sie im letzteren Falle auch zur Geschäftsführung nicht berechtigt sein (§ 12). Jeder, der diese Verpflichtung nicht erfüllt, hat eine Geldstrafe von 3—300 Mark oder verhältnissmässige Gefängnisstrafe verwirkt, er müsste denn beweisen können, dass er ohne sein Verschulden ausser Stande gewesen sei, dieselbe zu erfüllen (§ 15). Die Strafe fällt weg, wenn vor Ablauf der Frist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist, d. h. es genügt, wenn von mehreren Mitverpflichteten einer seiner Verpflichtung rechtzeitig nachkommt, vorausgesetzt, dass die sechswöchentliche Frist für die übrigen noch nicht abgelaufen ist. Dagegen wird die Strafe gegen denjenigen ipso jure verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages zu erfüllen versäumt, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntniss, wozu auch die Resolute der Verwaltungsbehörden zu rechnen sind, rechtskräftig geworden ist.

II. Ein ausserordentliches Verfahren kann stattfinden, wenn ein fremdes Schiff ausserhalb des Bundesgebiets durch den Uebergang in das ausschliessliche Eigenthum solcher Personen, welchen das Bundesindigenat zusteht, das Recht die deutsche Flagge zu führen erlangt, mag es neu erbaut sein oder schon unter fremder Flagge gefahren haben. Die Eigenthümer haben in diesem Falle die Wahl, ob sie sich den gewöhnlichen Förmlichkeiten unterwerfen wollen, oder ob sie sich statt dessen von dem Consul des Deutschen Reichs, in dessen Bezirk sich das Schiff zur Zeit des Eigenthumsüberganges befindet, ein Attest über den Erwerb des Rechts, die deutsche Fagge zu führen, ertheilen lassen wollen. Dieses sogenannte Flaggenattest vertritt in diesem Falle die Eintragung in das Schiffsregister und die Ausfertigung des Certificats, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung und über diese Zeit hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise (§ 16). Auch das Flaggenattest enthält die oben aufgeführten Angaben, namentlich ist darin zu bemerken, welcher Hafen als Heimatshafen gelten solle, doch ist die rechtliche Bedeutung dieser Angaben eine andere, da ein directer Zwang, ein Schiff, welches ein Jahr mit einem Attest gefahren

[34] Also anders wie im Falle des Art. 471 al. 1.

ist, ins Register eintragen zu lassen, nicht besteht. Daher kann namentlich auch eine Aenderung des Namens ohne behördliche Genehmigung stattfinden.

C. Fährt ein Schiff unter der Reichsflagge, ohne nach der materiellen oder formellen Seite hin dazu berechtigt zu sein, so richtet sich die Strafe in erster Linie gegen den Führer des Schiffs. Im übrigen werden die beiden Fälle streng auseinandergehalten:

1. Fährt ein Schiff unter der Reichsflagge, ohne materiell dazu berechtigt zu sein, also ohne dass es im ausschliesslichen Eigenthum von Deutschen sich befindet, so ist der Führer des Schiffs mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängniss bis zu sechs Monaten zu bestrafen. Daneben kann aber auch auf Confiscation des Schiffs erkannt werden (§ 13): diese wird auszusprechen sein, wenn nachgewiesen wird, dass der Rheder der schuldige Urheber dieser Rechtswidrigkeit gewesen ist. Merkwürdigerweise hat das Gesetz für diesen Fall nicht bestimmt[35], dass die Strafe nicht verwirkt sei, wenn den Schiffer kein Verschulden trifft, und es ist daher wirklich behauptet worden, dass ein „subjectives Schuldmoment nicht Erforderniss der Strafbarkeit" sei, eine Ansicht, die den § 59 al. 1 des Strafgesetzbuchs ausser Acht lässt, ausserdem auch mit den Fundamentalprincipien des Strafrechts in Widerspruch steht.

2. Fährt dagegen ein Schiff unter der Reichsflagge, welches zwar materiell dazu berechtigt ist, in Bezug auf welches aber den formellen Vorschriften (§ 14 vgl. mit § 16) nicht Genüge geleistet worden ist, welches also weder ein Certificat noch ein Flaggenattest ausgefertigt erhalten hat, obwohl es mehr als 50 Cm. BR. hat, so ist der Führer desselben mit Geldstrafe von 3—300 Mark oder verhältnissmässiger Gefängnisstrafe zu bestrafen. Wenn das Gesetz hinzufügt, dass die Strafe wegfalle, sofern der Führer des Schiffs nachweist, dass der unbefugte Gebrauch der Flagge ohne sein Verschulden geschehen sei, so könnte dies höchstens dann vorkommen, wenn der Schiffer gefälschte Documente bona fide benutzt hat, da in allen anderen Fällen von einer Schuldlosigkeit desselben nicht wohl die Rede sein kann[36].

[35] Ueber die Strafbestimmungen vgl. Meves a. O. S 8 ff. 16 ff.

[36] Die Fassung des Gesetzes ist eine sehr unglückliche. Vgl. noch Meve a. O. S 16 f.

§ 20. b. Vermessung des Schiffs[1].

Der Artikel 54 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bestimmte in al. 2 unter anderem: „Der Bund bezw. das Reich hat das Verfahren zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen und die Ausstellung der Messbriefe zu regeln.“ Auf Grund dieses Artikels erliess der Bundesrath[2] am 5. Juli 1872 eine Schiffsvermessungsordnung, mit Gesetzeskraft vom 1. Januar 1873, und sodann die oben § 12 IV 6 aufgeführten Verordnungen. Hierdurch wurde der bisherige äusserst verwickelte Rechtszustand sehr vereinfacht, zumal auch diejenigen deutschen Schiffe, welche vor Erlass der Vermessungsordnung nach einer anderen Methode gemessen waren, sich Messbriefe nach der neuen Methode anfertigen lassen mussten, da die älteren deutschen Messbriefe am 1. Januar 1878 ihre Giltigkeit verloren (§ 34 der VO). Durch die Schiffsvermessungsordnung wurde die sog. Moorsom'sche Methode adoptirt, welche die Ermittlung des Raumgehalts der Schiffe bezweckt, während die bisher in Deutschland üblichen Methoden den Zweck verfolgten, die Tragfähigkeit der Schiffe zu ermitteln, in ihrer Art aber sehr unvollkommen waren und daher regelmässig von der Wirklichkeit sehr abweichende Resultate ergaben. Die Zwecke, welche man bei der Vermessung der Seeschiffe verfolgt, sind in erster Linie ebenfalls öffentlich-rechtlicher Natur, indem durch dieselbe die Identität der Schiffe festgestellt, auch

[1] Ueber das geltende Recht vgl. § 12 IV 6, dazu oldenb. Ges vom 21. Dec. 1872, bremer Bek. vom 27. Dec. 1872 und V vom 21. Jan. 1873, lübecker Bek. vom 14. Nov. 1872; Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs II 450—455; Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs II 559—564; Lewis I 18—21. Aelteres Recht: preuss. Cab.-Ordres vom 25. Sept. 1815, 23. Aug. 1821, 12. März 1823, oldenb. Ges vom 18. Aug. 1856, AV vom 19. Sept. 1856, Zus. vom 4. März 1864 und Bek. vom 31. Mai 1864, mecklenb. V vom 20. März 1867 und Anweisung dazu, hamburger Instr. für den Hafenm. vom Oct. 1819 und Concl. vom 9. Jan. 1851, dazu Nizze S 188—190. — Die Moorsom'sche Methode ist jetzt in folgenden Gesetzgebungen adoptirt: England, M. Sh. Act 1854 s. 20—29; Ver. Staaten, Act vom 6. Mai 1864 cap. 83 und vom 28. Febr. 1865 cap. 70; Dänemark, Ges vom 13. März 1867 und Instr. vom 1. Aug. 1878; Oesterreich, Ges vom 15. Mai 1871; Ungarn Art. XVI des J. 1871; Frankreich, Decret vom 24. Dec. 1872 und 24. Mai 1873; Italien, Decret vom 11. März 1873; Schweden, V vom 15. April 1874 und 12. Nov. 1880; Spanien, V vom 2. Dec. 1874 und 18. Oct. 1879; Chile, V vom 20. Nov. 1874; Norwegen, V vom 7. April 1876; Finland, V vom 4. Oct. 1876; Russland, V vom 11. März 1880 und Best. vom 20. Dec. 1879.

[2] Es ist mindestens fraglich, ob der Bundesrath hierzu berechtigt war, s. Laband a. O. S 450 f.; Zorn a. O. S 559 f.; G. Meyer, Verwaltungsrecht I 523 Anm 1; Hänel, Studien zum deutschen Staatsrecht II 84 ff.

die Berechnung der öffentlichen Abgaben ermöglicht werden soll, indessen ist der Einfluss, den die Vermessung auf privatrechtliche Verhältnisse ausübt, bedeutend genug, um eine Besprechung derselben erforderlich zu machen[3].

I. Die Vorschriften über Schiffsvermessung finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge oder Boote, welche nach ihrer Bauart[4] ausschliesslich oder vorzugsweise zum Verkehr auf See oder auf den Buchten, Haffen und Watten derselben bestimmt sind, mit alleiniger Ausnahme derjenigen ausschliesslich zur Fischerei bestimmten Fahrzeuge, welche mit durchlöchertem Fischbehälter versehen sind.

II. Die Vermessung stellt den Raumgehalt der Schiffe zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit fest, doch nicht in dem Sinne, dass die nach § 33 der VO ermittelte Ladungsfähigkeit als Maximalgrenze der Belastung eines Schiffs anzunehmen wäre (SA I 117 f.), vielmehr ist es eine weit verbreitete Schifferregel, welche als berechtigter Seemannsbrauch auch vom Oberseeamt anerkannt worden ist (SA II 767, III 231), dass die Belastung anderthalbmal so gross sein dürfe, als das amtliche Verfahren ergiebt. Die Vermessung erfolgt nach metrischem Maass und erstreckt sich auf sämmtliche innere Räume des Schiffes — bei offenen Fahrzeugen bezeichnet die Oberkante des obersten Plankenganges die Grenzfläche des zu vermessenden Raumes (§ 14 al. 1) — und die auf dem Schiffe fest angebrachten Aufbauten (§ 2 al. 1). Das Ergebniss der Vermessung aller Räume eines Schiffs, in Körpermaass ausgedrückt, heisst der Bruttoraumgehalt des Schiffs. Hiervon werden gewisse Abzüge[5] gemacht, um den Nettoraumgehalt desselben zu finden, nämlich:

1. bei allen Schiffen: der Raumgehalt der vollständig und ausschliesslich zum Gebrauche der Schiffsmannschaft dienenden Räume, jedoch höchstens bis zum zwanzigsten Theile des Bruttoraumgehalts (§ 15);

2. bei Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden: der Inhalt der Räume, welche von der Maschine und den Dampfkesseln thatsächlich eingenommen werden und für die wirksame Thätigkeit derselben

[3] Besonders im englischen Recht, welches den Umfang der Haftung des Rheders von der Grösse des Schiffs abhängig macht; im deutschen Recht kann die Vermessung von Bedeutung sein bezüglich der Frage, ob ein Lootse Zwangslootse ist oder nicht, ausserdem beim Frachtvertrage u. s. w.

[4] Gleichgiltig ist also, ob eine Verwendung zur Seefahrt beabsichtigt wird oder nicht.

[5] In den Ver. Staaten sind solche Abzüge erst seit der Act 1882 c. 398 zulässig.

abgeschieden sind, sowie ferner der abgeschlossene Raum solcher Kohlenbehälter, welche dauernd hergerichtet und derartig angebracht sind, dass aus ihnen die Kohlen unmittelbar in den Maschinenraum geschüttet werden können, jedoch höchstens bis zur Hälfte des Bruttoraumgehalts; nur bei Schlepp-Dampfschiffen, welche ausschliesslich zum Schleppen anderer Schiffe dienen, fällt die letztere Beschränkung fort (§ 16 al. 1 und 2);

3. bei Schrauben-Dampfschiffen kann noch der von dem Wellentunnel eingenommene Raum unter denselben Bedingungen wie unter 2 abgezogen werden (§ 16 al. 3)[6].

Werden solche in Abzug gebrachte Räume des Schiffes später anders nutzbar gemacht, so müssen sie dem Nettoraumgehalt des Schiffes sofort zugezählt werden (§ 18). Die Vermessungsbehörde bestimmt, ob zu diesem Zwecke die Neuvermessung des Schiffes erforderlich ist oder nicht.

III. Regelmässig erfolgt die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren (§ 3 al. 1). Dasselbe besteht darin, dass die unter dem Vermessungsdeck befindlichen Schiffsräume als ein zusammenhängendes Ganze betrachtet und vermessen werden (§ 4 al. 2). Unter Vermessungsdeck versteht man dasjenige Deck, welches in Schiffen mit weniger als drei Decken das oberste und in Schiffen mit drei und mehr Decken das zweite von unten ist (§ 4 al. 1). Die über dem Vermessungsdeck befindlichen Räume, mögen sie durch ein drittes oder ein weiteres Deck, oder durch Aufbauten auf dem obersten Deck gebildet sein, werden als selbständige Räume behandelt und ein jeder für sich vermessen (§ 4 al. 3). Die näheren Vorschriften über das vollständige Verfahren enthalten die §§ 5—11, sie stimmen in den meisten Seestaaten überein. Ausnahmsweise kann ein abgekürztes Verfahren zur Anwendung gebracht werden, nämlich dann, wenn das Schiff ganz oder theilweise beladen ist, oder Umstände anderer Art die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren verhindern (§ 3 al. 2). Hierüber s. §§ 12 und 13 der VO.

IV. Ueber jede Vermessung wird ein Messbrief ausgefertigt. Neben der den Brutto- und Nettoraumgehalt ausdrückenden Zahl der Cubikmeter wird in demselben stets auch zugleich die entsprechende Zahl britischer Register-Tons (1 Cm. = 0,353 R. T.) angegeben.

[6] Mehrere Gesetzgebungen gestatten bei Schiffen, welche durch Dampf oder eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, für den Inhalt der vorhandenen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume grössere und anders ermittelte Abzüge vom Bruttoraumgehalt als die deutsche Schiffsvermessungsordnung, nämlich England, die Niederlande, Finland, früher auch Schweden und Spanien.

Hat die Vermessung nach dem abgekürzten Verfahren stattgefunden, so wird in dem Messbriefe der Grund vermerkt, welcher der Anwendung des vollständigen Verfahrens entgegenstand. Mit dem Fortfall dieses Hinderungsgrundes verliert der Messbrief seine Giltigkeit (§ 24).

V. Die Aufsicht über das Schiffsvermessungswesen übt der Reichskanzler durch Inspectoren aus, welche er nach Anhörung der Bundesrathsausschüsse für das Seewesen und für Handel und Verkehr bestellt. Diese sind befugt, der Aufnahme der Messungen beizuwohnen, die Richtigkeit der Maasse zu prüfen, von den Aufzeichnungen und Berechnungen der Vermessungs- und Revisionsbehörden Einsicht zu nehmen und auf vorgefundene Mängel aufmerksam zu machen (§ 21). Die Vermessung selbst geschieht durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungsbehörden, welchen je ein Schiffsbau-Techniker als Mitglied zuzuordnen ist, über welchen, ebenfalls von den Landesregierungen, Revisionsbehörden zu bestellen sind (§ 19 al. 1, § 20 al. 1). Diese Behörden haben folgenden Geschäftskreis:

1. Die Vermessungsbehörden — in Preussen die Zoll- und Steuerämter, sonst besondere Behörden[7] — haben

a. die in ihrem Bezirke sich aufhaltenden Schiffe zu vermessen,

b. die Messbriefe auszufertigen über die nach dem abgekürzten Verfahren vermessenen, sowie über diejenigen deutschen Schiffe, welche in ein nach dem Ges vom 25. October 1867 geführtes Schiffsregister weder eingetragen sind, noch eingetragen werden sollen (§ 19 al. 2).

2. Den Revisionsbehörden liegt ob

a. die Prüfung und Berichtigung der von den Vermessungsbehörden vorgenommenen Berechnungen — nach Befinden auch der Messungen —, insoweit dieselben nach dem vollständigen Verfahren ausgeführte Vermessungen von Schiffen betreffen,

α. welche in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen, also aller deutschen Schiffe über 50 Cm. Bruttoraumgehalt und derjenigen Kauffahrteischiffe von weniger Raumgehalt, welche die Eigenthümer registriren lassen wollen,

β. oder welche unter fremder Flagge fahren;

b. die Ausfertigung der Messbriefe für die unter a bezeichneten Schiffe;

c. die Mittheilung der für die unter a *α* bezeichneten (also die deutschen) Schiffe ausgefertigten Messbriefe an die Schiffsregister-

[7] Aufgeführt im Handbuch für die deutsche Handelsmarine.

behörden, in deren Register die Schiffe eingetragen sind oder eingetragen werden sollen;

d. die Prüfung und Berichtigung der anzuwendenden Messinstrumente nach den Probemaassen (§ 20).

3. Beide Behörden haben vor Ausstellung der Messbriefe sich zu vergewissern:

a. wenn die Vermessung des Schiffes durch Neubau oder Umbau erforderlich geworden war, dass der Bau beendet ist und dass alle Aufbauten auf dem obersten Deck und alle räumlichen Einrichtungen im Innern des Schiffes vollendet sind (§ 23 sub 1);

b. wenn die Vermessung ein deutsches Schiff betrifft, dass die den Nettoraumgehalt desselben bezeichnende Cubikmeterzahl auf einem der Deckbalken des Schiffs eingeschnitten, eingebrannt oder in anderer Art gut sichtbar gemacht und fest angebracht ist (§ 23 sub 2). Diesen Deckbalken haben die Behörden nach endgiltiger Feststellung des Nettoraumgehalts jedes nach dem vollständigen Verfahren vermessenen deutschen Schiffs dem Erbauer, Rheder oder Führer desselben zu bezeichnen. Die Zahl ist stets an einer von Deck aus gut sichtbaren Stelle, wenn möglich mittschiffs an der vorderen Seite einer Luke, in mindestens acht Centimeter grossen Ziffern anzubringen (Instruction § 39)[8].

4. Die Vermessungsbehörden insbesondere haben sich vor Beginn jeder Vermessung zu vergewissern, ob das Schiff in seinem gegenwärtigen Zustande schon bei einer anderen deutschen Vermessungsbehörde nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist, und wenn eine solche Vermessung stattgefunden hat, den Antrag auf Vermessung abzulehnen (V vom 24. October 1875, Reichscentralblatt III 718).

5. Die Vermessungs- und Revisionsbehörden haben Listen zu führen, in welche der Inhalt aller ausgefertigten Messbriefe nach der Ordnung des Datums der Ausfertigung einzutragen ist (§ 26 al. 1). Diese Listen sind nach besonderem Formular aufzustellen, und alljährlich bis zum 1. Februar ist dem Reichsamte des Innern der Inhalt des im Laufe des verflossenen Jahrs in die Listen Eingetragenen abschriftlich mitzutheilen (Instruction § 40). Alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen (sowie die zurückgelieferten Messbriefe) sind von den Messbehörden bei ihren Akten aufzubewahren (§ 26 al. 2).

[8] § 23 unter 3 der VO ist jetzt ohne Bedeutung.

VI. Die Vermessung der Schiffe geschieht entweder auf eine schriftliche Anzeige derjenigen Personen, welche verpflichtet[9] sind, die Vermessung vornehmen zu lassen, oder unaufgefordert der Controle wegen. Verpflichtet zu der Anzeige an die zuständige Vermessungsbehörde sind:

1. Die Erbauer von neuen Schiffen, sobald das Deck gelegt und bevor irgend eine Einrichtung im Innern des Schiffes angebracht ist, welche die Aufnahme der vorgeschriebenen Maasse verhindern könnte — die Aufbauten auf dem obersten Deck und die Räume im Innern des Schiffs werden nachträglich vermessen (§ 27).

2. Wenn an einem Schiffe räumliche Veränderungen durch Umbau vorgenommen worden sind, welche bei Ausstellung des Messbriefs nicht berücksichtigt sind, so ist die Anzeige zu machen

a. wenn der Umbau im Inlande ausgeführt wurde, von demjenigen, welcher denselben ausgeführt hat, der zuständigen Vermessungsbehörde;

b. wenn im Auslande, von dem Führer des Schiffs der Vermessungsbehörde in dem ersten inländischen Hafen, in welchen das Schiff einläuft, und zwar stets so zeitig, dass die Vermessung ungehindert stattfinden kann (§ 29).

3. Wenn Veränderungen in der Grösse und Benutzung der in Abzug gebrachten Räume vorgenommen worden sind, so ist die Anzeige in der unter 2 beschriebenen Weise zu machen,

a. wenn es im Inlande geschah, von dem Rheder der zuständigen Vermessungsbehörde;

b. wenn im Auslande, von dem Führer des Schiffs der Vermessungsbehörde in dem ersten inländischen Hafen, in welchen das Schiff einläuft (§ 30).

Die Rheder und der Führer eines jeden Schiffs sind ausserdem verpflichtet, bei der Vermessung entweder selbst oder durch ihre Leute der Vermessungsbehörde jede Hilfe und jeden Aufschluss zu gewähren, welche diese für die Ausführung des Vermessungsgeschäfts von ihnen zu beanspruchen sich veranlasst sieht. Ebenso haben sie den etwaigen Aufforderungen nachzukommen, welche die Vermessungsbehörde behufs Aufräumung des inneren Schiffsraums zum Zwecke der Vermessung an

[9] Diese Verpflichtungen bestehen de jure formali nicht, da der Bundesrath nicht befugt war, solche aufzuerlegen: in diesem Punkte stimmen die in Anm 2 citirten Schriftsteller überein, mit Ausnahme von Zorn, dessen Aeusserungen unverständlich sind. Es dürfte doch wirklich nachgerade an der Zeit sein, der Schiffsvermessungsordnung einen legalen Ursprung zu verleihen.

sie richtet. Auch darf vor beendeter Vermessung ohne vorherige Zustimmung der Vermessungsbehörde Ladung oder Ballast nicht eingenommen werden (§ 28).

Die Vermessungsbehörden sind befugt, auch unaufgefordert ein Schiff der Controle wegen zu vermessen. Die Verpflichtungen des Rheders und des Führers bleiben in diesem Falle dieselben, wie wenn die Vermessung auf ihren Wunsch vorgenommen wurde. Ergiebt sich bei der Vermessung, dass unangemeldete räumliche Veränderungen im Bau des Schiffes vorgenommen worden sind, so sind von den Rhedern oder von den Führern die gewöhnlichen Vermessungsgebühren in doppeltem Betrage zu entrichten (§ 31 und 32 unter 2), ebenso wenn die Erbauer, die Rheder oder die Führer eines Schiffes ihren anderweitigen Verpflichtungen nicht nachgekommen sind. Uebrigens ist anzunehmen, dass die einfachen Gebühren von demjenigen zu erlegen sind, für dessen Rechnung das Schiff erbaut wird, bezw. der als Rheder desselben erscheint, so dass selbst in dem Falle, wenn der Staat die doppelten Gebühren von einer anderen Person — also Schiffer, Erbauer etc. — einzieht, weil sie ihren gesetzlichen Pflichten nicht nachgekommen ist, diese doch stets die Hälfte ersetzt verlangen darf. Haben mehrere Personen pflichtwidrig gehandelt, so haften sie dem Staate gegenüber solidarisch, man wird indessen die oben angeführten Bestimmungen im Zweifel so zu interpretiren haben, dass nur einer Person eine gesetzliche Pflicht obliegt, also entweder dem Führer oder dem Rheder u. s. w.

VII. Mit einer Anzahl von Staaten ist das Deutsche Reich Verträge eingegangen, nach welchen die deutschen Messbriefe in jenen und die Messbriefe jener Staaten in Deutschland anerkannt werden. Solche Verträge sind abgeschlossen mit Dänemark, Oesterreich-Ungarn[10], den Vereinigten Staaten von Nordamerika (Bek. vom 21. Dec. 1872), Frankreich, England (Bek. vom 2. Oct. 1873), Italien (Bek. vom 25. Aug. 1874), Schweden (Bek. vom 29. Oct. 1875)[11], Chile (Bek. vom 11. Jan. 1876), Norwegen (Bek. vom 7. April 1876), den Niederlanden (Bek. vom 8. April 1877), Spanien (Bek. vom 8. Jan. 1880), Russland incl. Finland (Bek. vom 11. Febr. 1882).

VIII. Besondere Vorschriften gelten für die Fahrt durch den Suezcanal (Vorschriften vom 15. April 1879, durch welche die Vorschriften vom 8. Juli 1874 ersetzt worden sind) und auf der unteren Donau (vgl. Bek. im Reichscentralblatt V 648, auch IV 133).

[10] Dazu Nachträge bei Knitschky, Seegesetzgebung des Deutschen Reichs 1883 S 80 f.

[11] Dazu Nachtrag vom 22. Juli 1882.

§ 21. Privatrechtliche Stellung des Rheders.

Nachdem wir den Begriff des Rheders und die Vorbedingungen der Ausübung seines Gewerbebetriebs kennen gelernt haben, sind nunmehr die Besonderheiten seiner privatrechtlichen Stellung zu betrachten. Zu Grunde zu legen ist hierbei, dass den Rheder ein Doppeltes charakterisirt, einmal, dass er Unternehmer eines Seehandelsbetriebs ist, welchen er ins Werk setzt durch Eingehung von Rechtsgeschäften, sei es persönlich oder durch Stellvertreter, und Ausführung derselben durch seine Angestellten, sodann, dass er einen Betrieb ins Werk setzt, der mit Gefahren für dritte Personen und auch für diejenigen, die ihn bewirken, verknüpft ist. Beide an sich verschiedene Stellungen sind durch das HGB geregelt, es ist aber wichtig, sich dieses Unterschieds bewusst zu werden, namentlich dann, wenn der gleiche Rechtssatz beide Beziehungen gesetzlich zu umfassen bestimmt ist. Von dem erstgenannten Gesichtspunkt aus sind die besonderen Grundsätze über Stellvertretung durch den Schiffer, die Concurrenzverbote (Art. 514, SO § 75) u. s. w. zu beurtheilen, während der letztere besonders bei der Haftung für fremde culpa und für casus dritten Personen und den Angestellten und Contrahenten des Rheders gegenüber, bei dem rechtlichen Anspruch auf die Hälfte des Bergelohns (s. Art. 751), bei den Bestimmungen über havarie-grosse und Bergung zu Grunde liegt. Die meisten dieser Besonderheiten sind erst später genauer zu besprechen, dagegen sind schon hier folgende Fragen zu berühren:

I. Die Frage, wer als Rheder zu betrachten sei, ist im allgemeinen nach dem in § 18 I 1 Ausgeführten zu entscheiden. Rheder ist daher der Eigenthümer oder ein Nichteigenthümer, nicht aber beide, auch ist es nicht möglich, dass, wenn getheiltes Eigenthum vorhanden ist, einige Eigenthümer und andere Nichteigenthümer als Rheder erscheinen, sondern entweder sind sämmtliche Miteigenthümer Rheder, oder gar keiner[1]. Im übrigen ist die Frage, wer Rheder bezw. Mitrheder ist, dahin zu entscheiden, dass alle diejenigen Personen es sind, welche als Subject des Seehandelsbetriebs erscheinen, in deren Namen also der Erwerb durch die Seefahrt betrieben wird: daher der Minderjährige, nicht der Vormund, jeder Gesellschafter der oben (S 157) erwähnten Gesellschaften, auch der einzelne Genossenschafter, sobald und soweit er belangt werden kann[2], die Actiengesellschaft und die Vereinigung der Commanditisten bei der Commanditgesellschaft auf

[1] Vgl. § 23 Anm 1.

[2] Vgl. § 19 A 4.

Actien, nicht der einzelne Actionär und Commanditactionär, wohl aber der Commanditist [3], jeder Mitrheder bei der Rhederei, der Correspondentrheder und Schiffer nur, wenn und soweit sie Mitrheder sind.

II. Ob und wie weit ein Rheder Kaufmann sei, richtet sich nach den Bestimmungen des Handelsrechts im engeren Sinne. Danach ist nur derjenige Rheder als Kaufmann zu betrachten, welcher subjective oder objective Handelsgeschäfte und zwar gewerbemässig betreibt. Dies ist nicht der Fall, wenn der Erwerb durch die Seefahrt Seefischerei oder Bugsiren [4] anderer Schiffe ausschliesslich befasst, auch nicht wenn Jemand ein Schiff oder eine Schiffspart erwirbt, um sich an einzelnen Frachtverträgen zu betheiligen [5]. In allen anderen Fällen gelten dagegen alle Mitrheder als Kaufleute, aber nur soweit sie als Rheder in Betracht kommen, ob auch sonst, ist nach den Grundsätzen des gewöhnlichen Handelsrechts zu beurtheilen [6]. Demnach ist die volle Kaufmannseigenschaft nur bei denjenigen Rhedern anzunehmen, welche Alleinrheder sind, und ausserdem bei den Correspondentrhedern und denjenigen Mitrhedern, welche die Rhedereigeschäftsführung besorgen. Die Correspondentrheder sind übrigens auch dann Kaufleute, wenn sie nicht Mitrheder sind, zweifellos wenn sie Correspondentrheder mehrerer Schiffe sind, da sie Handelsgeschäfte für andere Personen gewerbemässig abschliessen (Art. 272 sub 4). Bei diesen Personen finden dann die Bestimmungen der Art. 273 und 274 Anwendung und sie sind auch ins Handelsregister einzutragen [7].

III. Contrahirt ein Rheder ausdrücklich als Privatperson, so kommen die besonderen Bestimmungen, welche hinsichtlich der Rheder gelten, nicht zur Anwendung, wohl aber können die kaufmännischen Präsumtionen anwendbar sein; ist dies nicht der Fall, so kann es zweifelhaft sein, ob er als Rheder hat contrahiren wollen oder nicht.

[3] Die herrschende Meinung verneint merkwürdigerweise die Kaufmanns- und damit auch die Rheder-Qualität des Commanditisten, s. aber von Hahn, Commentar zum allgemeinen deutschen HGB I 22.

[4] Das Bugsiren von Schiffen ist kein Personen- oder Gütertransport im Sinne des Art. 271, s. ROHG XXIII 320 ff., auch Goldschmidt I 615 Anm 20; and. Ansicht Thöl, Handelsrecht III 6 f.; Schröder, Handbuch IV 253 Anm 27. Dieser letztere rechnet den Betrieb des Fischfangs nicht zum Erwerb durch die Seefahrt, eine ganz unbegreifliche Ansicht.

[5] Dass eine solche Person Rheder ist, scheint Goldschmidt, Handbuch I 613, leugnen zu wollen.

[6] Es entsteht dann überdies die Frage, ob die betreffenden Rheder Kaufleute minderer Ordnung sind, s. darüber Lewis, Handbuch IV 41 f.

[7] Vgl. Verfügung des preuss. Justizmin. vom 26. Januar 1869 (JMBl S 26), s. Buschs A XVII 173.

Das erstere ist anzunehmen, wenn er in Bezug auf ein bestimmtes Schiff entweder ausdrücklich contrahirt hat oder sich dieser Willen aus den Umständen ergiebt. Der Name des Schiffs entspricht in dieser Beziehung im Seehandel durchaus der Firma im Landhandel[8].

IV. In allen Fällen, in denen eine Klage gegen eine Person angestellt werden kann, welche zur Zeit der Begründung des Rechtsanspruchs als Rheder in Betracht kam, kann diese Klage angestellt werden vor dem Gericht des Heimathafens[9] des Schiffes. Es ist gleichgiltig, ob die persönliche Haftung des Rheders oder nur die mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen wird (Art. 455), und es können, wenn eine Rhederei besteht, auch die Ansprüche der Mitrheder unter einander (475) vor diesem Gericht geltend gemacht werden, nicht dagegen, wenn eine Handelsgesellschaft besteht, indem hier nur die Gläubiger vor diesem Gericht klagen können, aber nicht nur gegen die Gesellschaft als solche, sondern auch gegen ihre Mitglieder, sobald und soweit ein Klagrecht gegen diese überhaupt existirt. Das forum des Heimathafens ist nicht als Gerichtsstand der Gewerbeniederlassung (CPO § 22) aufzufassen — dieser besteht neben jenem, wenn seine Voraussetzungen vorhanden sind —, sondern als forum domicilii des Schiffes, es ist also ganz gleichgiltig, ob die Geschäftsführung innerhalb des Bezirkes jenes Gerichts ihren Sitz hat. Nur in einem Falle ist dieses allgemeine forum domicilii des Schiffes, und ebenso jedes sonstige etwa in Betracht kommende forum ausgeschlossen, nämlich wenn es sich um Beschreitung des Rechtswegs gegen Bescheide der Aufsichtsbehörden der Strandämter bezw. dieser selbst in Bezug auf die Höhe des Berge- oder Hilfslohns oder die Erstattung sonstiger Bergungs- und Hilfskosten handelt, dann ist das für den Ort des Strandamts zuständige Gericht ausschliesslich zuständig (Strandungs-Ordnung § 36—40, insbes. § 39 al. 2). Es besteht also hier ein exclusives Specialforum[10].

V. Das Schiffsregister hat, wie wir gesehen haben, in erster Linie Bedeutung für das öffentliche Recht: durch die Bestimmung von § 4 des Ges vom 25. October 1867: „das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem

[8] Dagegen besteht kein ausschliessliches Recht auf die Führung eines bestimmten Schiffsnamens, nur das österreichische Ges vom 7. Mai 1879 § 14 enthält für grössere Schiffe eine derartige Bestimmung, welche in Deutschland schon wegen der überwiegenden Anwendung weiblicher Vornamen unmöglich wäre.

[9] Die Bestimmungen des HGB sind durch die Reichsjustizgesetze nicht berührt worden, EG zur CPO § 13 al. 1.

[10] Vgl. oben § 17 IV C 4.

Jeden gestattet", hat es zugleich ähnliche Functionen wie das Handelsregister[11], durch die Bestimmungen vieler Particulargesetzgebungen ähnliche wie das Grundbuch erhalten. Trotzdem ist wohl zu beachten, dass tiefgehende Unterschiede vorhanden sind: weder schafft die Eintragung in das Schiffsregister formelles Eigenthum im Sinne der modernen Immobiliargesetzgebung, noch hat der eingetragene Rheder dieselbe Stellung wie der im Handelsregister eingetragene Kaufmann. Indessen kann doch nicht verkannt werden, dass diese Publicität des Schiffsregisters auch einen privatrechtlichen Einfluss ausgeübt hat, und die Bedeutung desselben wird dahin festzustellen sein, dass die im Schiffsregister eingetragenen Personen präsumtiv als Rheder gelten[12] und demnach im Prozess als Kläger auftreten können und als Beklagte aufzutreten haben, es müsste denn von der Gegenpartei bezw. von ihnen selbst nachgewiesen werden, dass sie nicht Rheder seien. Abgesehen von dieser prozessualen Stellung, welche sich gewohnheitsrechtlich[13] herausgebildet hat, ist die Eintragung oder Nichteintragung privatrechtlich ohne Bedeutung[14]: für die Rechte und Verpflichtungen der Mitrheder einer Rhederei folgt dies aus den Art. 469, 471 und 474 al. 2, für den Einzelrheder ist aus allgemeinen Gründen das Nämliche anzunehmen, vgl. hierüber auch § 37.

VI. Eine besondere Besprechung erfordert die Haftung des Rheders, s. § 22; über die Frage, wer als Rheder oder Mitrheder berechtigt wird, vgl. § 28 A III und B, § 37, auch Buch II.

[11] Vgl. hierüber Burdach a. O. und besonders Kz. in Buschs A VIII a. O. Nach dem EG für Hannover § 30 findet Art. 432 al. 2 (= § 4 cit.) auch auf die Anlagen zum Schiffsregister Anwendung.

[12] Die englisch-amerikanische Jurisprudenz spricht davon, dass der Eingetragene prima facie als Rheder zu gelten habe, vgl. Parsons I 44—49; Maude & Pollock I 71 f.

[13] Diese Anschauung liegt entschieden vielen Entscheidungen der Gerichte zu Grunde, z. B. ROGH VII 147, RG I 297. Der Art. 403 des Entwurfs erster Lesung gab derselben einen angemessenen Ausdruck: „Dritten gegenüber wird das Schiff, so lange der Beweis des Gegentheils nicht hergestellt ist, als das Eigenthum derjenigen angesehen, die im Schiffsregister als Eigenthümer eingetragen erscheinen", vgl. Prot IV 1705 f. Der Artikel wurde zwar in zweiter Lesung, sogar einstimmig, gestrichen (Prot VIII 3704), trotzdem kann an dem Bestehen eines solchen Rechtssatzes nicht gezweifelt werden.

[14] HGZ XI 313; Förster, Preuss. Privatrecht, 3. Aufl. III § 172 Anm 25. Dagegen ist die Eintragung von grösster Wichtigkeit in Bezug auf die Anwendung privatrechtlicher Grundsätze, s. oben § 19 Anm 26 und 27.

§ 22. Die Haftung des Rheders[1].

A. Gegenüber den Bestimmungen des römischen Rechts erscheint gegenwärtig die Haftung des Rheders qualitativ erweitert, quantitativ eingeschränkt. In ersterer Beziehung ist zu bemerken, dass, während nach römischem Recht der Rheder überhaupt als solcher nur denjenigen Personen haftete, mit welchen er oder der Schiffer Verträge abgeschlossen hatte, gegenwärtig nicht nur einzelnen dieser Personen gegenüber seine Haftung eine strengere geworden ist, sondern dass er ausserdem das Verschulden seiner Angestellten auch dritten Personen gegenüber zu vertreten hat, vorausgesetzt dass ihnen ein solches bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zur Last fällt. Zwischen dem Alterthum und der Gegenwart liegen die Zeiten des Mittelalters, in denen nicht nur der Rheder für seine Leute, sondern jeder Genosse für seine Genossen einzutreten hatte. Erst als dieser Grundsatz überwunden ist, können sich die Rechtsideen, die in den einzelnen Orten sich ausgebildet haben, weiter verbreiten. Jetzt zeigt sich, dass an die Stelle der römisch-rechtlichen Personenhaftung eine Haftung mit anvertrauten Werthen getreten ist, welche im Gebiet des Mittelmeeres in den colonna- und commanda-Verhältnissen eine reiche Ausbildung erhalten hat. Aber auch im Gebiete des fränkisch-germanischen Rechts zeigt sich dieser Gedanke fruchtbar, und es sind drei bekannte Grundsätze des deutschen Rechts, auf welche wir die wichtigsten Fälle der beschränkten Haftung des Rheders zurückführen können. Der Grundsatz „Hand wahre Hand" hätte dazu führen müssen, dem Schiffer,

[1] Ueber den Stand der gegenwärtigen GG s. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S 178 ff. 208. 218 f., auch 65 f. und 75. — Literatur, a. deutsche: Ehrenberg a. O. S 176—240; Lewis, Seerecht I 46—59, Handbuch IV 44—52; ältere: H. Sengstark, Das Schiff Vesta, Bremen 1818; Jacobsen S 64 ff.; Pöhls I 150—161; v. Kaltenborn I 146—155, bes. aber Cropp in Heise und Cropp, Abhandl. I 442—503, und El. Meyer in Oelrichs und Watermeyer, Beiträge zur Kunde des brem. Rechts S 55 ff., ferner Kleinwort im A f. HR II 457 bis 468; — m —, Ueber den Umfang der Verbindlichkeit bei Schiffsrhedern, in Asher, Rechtsfälle I 98—108; C., Ueber die Verpflichtung der Rheder aus Verträgen des Schiffers, ebendas. II 139 ff.; Asher, Zur Lehre von der Haftung des Rheders für auf dem Schiffe ruhende Verbindlichkeiten, im NA f. HR I 395—412. b. fremde: Cresp I 606 ff.; Desjardins II 38—138; Valroger I 276—337; de Courcy, Questions maritimes II 75—200; R. de Seze in der Rev. prat. de dr. fr. LI 249—291. Die ältere Literatur ist in diesen Werken gelegentlich citirt. Holtius II 50—62; de Wal II 55—59; Diephuis II 39—50; Kist V 44—67; weitere Literatur bei de Wal. Abbott 338—342; Maude & Pollock I 76—100; Maclachlan S 107—129; Parsons I 125 ff.; F. W. Raikes im Law Magazine 1883 S 355—389; H. Putnam im American Law Review 1883 S 1 ff.

welchem das Schiff anvertraut war, eine vollständige Dispositionsbefugniss über dasselbe zuzugestehen, deshalb ist es eine der ersten Specialbestimmungen, den Fall der Veräusserung auszunehmen, jede sonstige Belastung aber zuzugestehen[2]. Andererseits führte der Grundsatz, dass derjenige, der durch eine Sache beschädigt worden ist, sich an die Sache halten darf, zu der Consequenz, dass der Rheder für allen Schaden mit dem Schiffe zu haften habe, der von diesem aus angerichtet worden war[3]. Endlich wurde die Anschauung von Bedeutung, dass, wenn eine Sache verpfändet worden war, nur die Sache, nicht der Verpfänder mit dem sonstigen Vermögen zu haften habe[4]. Dieses Princip der Sachhaftung gelangte während des Mittelalters überall zur Herrschaft und behielt dieselbe ausschliesslich bis zum 17. Jahrhundert[5]. Seit dieser Zeit aber trat unter dem Einflusse der romanistischen Doctrin allmählich ein anderes System der beschränkten Haftung neben jenes ältere. Unter Einwirkung der römisch-rechtlichen Lehre von der noxae datio bildete sich nämlich die Auffassung aus, dass der Rheder zwar an sich mit seinem gesammten Vermögen zu haften habe, dass er aber durch Abtretung seiner Rechte an Schiff und Fracht den Ansprüchen der Gläubiger entgehe[6]. Dieses sogenannte Abandonsystem, welches zuerst in der Judicatur des höchsten niederländischen Gerichtshofs auftritt[7], hat dann durch die Ordonnance de la marine (II 8, 2) und das schwedische Seerecht von 1667 (II 12 § 3, 16; IV 5) die Herrschaft erlangt und dieselbe zum grössten Theile noch gegenwärtig behalten. Endlich hat sich neuerdings noch ein drittes System einen weiten Herrschaftsbereich zu erkämpfen gewusst, das des englisch-amerikanischen Rechts[8], wonach

[2] Vgl. § 33 Anm 4.

[3] Vgl. oben § 2 S 27.

[4] Vgl. Stobbe, Deutsches Privatrecht II 622 ff., III 158.

[5] Es findet sich auch in den Rechtsquellen des Mittelmeeres anerkannt, so namentlich in den mannichfachsten Anwendungen im Consulat.

[6] Dagegen ist dies System älter, soweit es sich um die Haftung des Ladungsinteressenten dem Rheder gegenüber handelt, s. Tortosa 41, Cons. cap. 94. 225. 230, aber auch cap. 77.

[7] Coren, Observationes Nr 40; Grotius, Jnleidinghe III 32, De jure belli ac pacis II 11, 13. Spuren davon schon 1435, Entsch. des danziger Raths bei Holtius, Nieuwe Bijdr. III 21 f., Danziger Willkühr von 1455 Art. 5 (Pard. III 464), von 1597 I 4, 17. E. Meyer a. O. S 58 Anm 4.

[8] Folgende englische Gesetze: 7 Georg II c. 15 (Haftung mit Schiff und Fracht bei Verlusten durch culpa der Schiffsbesatzung), durch 26 Georg III c. 86 sect. 1 auf weitere Fälle ausgedehnt, 53 Georg III c. 159 s. 1 und 2 (Beschränkung auf den Werth von Schiff und Fracht); jetzt gelten M. Sh. Act 1862 s. 54—56, M. Sh. Act

die beschränkte Haftung in der Weise realisirt wird, dass zwar jeder Vermögenstheil des Rheders in Anspruch genommen werden kann, aber von vornherein eine objective Grenze feststeht, über welche hinaus der Rheder nicht mehr haftet. In England wird diese Grenze berechnet nach der Anzahl der Registertons, welche das Schiff enthält, indem 8 bezw. 15 Pfund pro Ton das Maximum der Haftung sind, wogegen in Amerika der Geldwerth von Schiff und Fracht die Grenze der Haftung ergiebt. Das deutsche Handelsgesetzbuch ist hier, wie so häufig, in glücklicher Weise auf den alten deutschen Rechtsgedanken zurückgegangen, hat das System der beschränkten dinglichen oder unpersönlichen Haftung zu Grunde gelegt und dasselbe unter subsidiärer Benutzung der beschränkten persönlichen Haftung zu einem kunstvollen Aufbau verarbeitet, so dass seine Bestimmungen sich vortheilhaft auszeichnen vor dem immer unerquicklicher und verfahrener gewordenen Zustande, in dem sich Theorie und Praxis des Abandonsystems befinden[9].

B. Nach deutschem Seerecht ist daher zwischen dem der See anvertrauten Vermögen des Rheders — und zwar auch des Einzelrheders —, der sog. fortune de mer[10], und seinem sonstigen Vermögen, der sog. fortune de terre, zu unterscheiden. Zu dem letzteren gehört auch, was nach Bezahlung der Schiffsschulden von der fortune de mer übrig bleibt. Was das Verhältniss der gewöhnlichen Gläubiger des Rheders zu den Schiffsgläubigern desselben anlangt, so ist den ersteren zwar nicht wie den Privatgläubigern eines offenen Handelsgesellschafters der directe Zugriff zu dem Sondervermögen rechtlich verschlossen, sie können vielmehr auf die Bestandtheile desselben Arrest legen und Execution in dieselben vollstrecken lassen (anders Art. 119), nur können sie dadurch niemals ein Recht erwerben, welches ebenso gut ist, wie das Recht der Schiffsgläubiger, vielmehr haben bei der Zwangsvollstreckung die letzteren an dem eingehenden Erlöse ein absolutes Vorzugsrecht, und wenn sie dasselbe geltend machen, erhalten die Privatgläubiger nur denjenigen Theil des Geldes, der nach Bezahlung

1854 sect. 502 f. 506 (sect. 504 f. sind aufgehoben). Amerikanische Act von 1851 cap. 43 sect. 3 u. 4 (= Rev. Stat. s. 4283 f.), vgl. Voigt in Z f. HR XXIX 432 ff.

[9] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S 14 ff.

[10] Bezüglich des Hauptbestandtheils des Seevermögens, des Schiffes, ist es nach deutschem Recht gleichgiltig, ob dasselbe im Eigenthume des Rheders steht oder nicht, s. oben § 18 I 1. Sehr verworren sind die Ansichten der französischen und englischen Jurisprudenz über die Haftung des Ausrüsters, s. namentlich Valroger I Nr 222, auch Maclachlan S 342 ff.

der Schiffsschulden übrig bleibt[11]. Das Sondervermögen des Rheders besteht aus einem Schiffe[12], der Bruttofracht und gewissen Forderungen, welche an die Stelle dieser beiden Bestandtheile treten. Das Schiff ist der bleibende Bestandtheil, durch seinen Namen wird das Sondergut zusammengefasst, die Bruttofracht dagegen ist etwas Wechselndes, für verschiedene Forderungen kommt eine verschiedene Bruttofracht in Frage; bei den übrigen Forderungen fragt es sich, ob sie an die Stelle des Schiffs bezw. von Theilen des Schiffs, oder an die der Fracht getreten sind, danach ist die rechtliche Behandlung einzurichten. Das Genauere ist in Buch II darzustellen. Hier sind nur die verschiedenen Arten der Haftung des Rheders zu besprechen, deren es nach deutschem Recht drei giebt: entweder nämlich haftet der Rheder nur mit der fortune de mer, oder aber nur mit der fortune de terre, oder endlich er haftet zwar unbeschränkt (also mit der fortune de terre), ausserdem aber hat der Gläubiger ein absolutes Vorzugsrecht an der fortune de mer, ist also Schiffsgläubiger. Es ist wichtig, namentlich auch die letztere Art von Forderungen sich vor Augen zu halten, wenn man nicht zu falschen Resultaten gelangen will[13]. Was das Verhältniss dieser drei Arten unter einander anlangt, so bildet juristisch die Haftung mit der fortune de terre die Regel[14], d. h. die beiden anderen Arten kommen nur dann in Betracht, wenn sie gesetzlich besonders statuirt sind (Art. 454). Wirthschaftlich freilich überwiegen diese beiden anderen Arten bedeutend. Im einzelnen sind zu unterscheiden:

I. Forderungen, für welche der Rheder nur mit der fortune de mer haftet[15]. Solche liegen vor:

[11] Nur so ist meine Eintheilung, Beiträge zum Seerecht S 26 f. Anm 2, zu verstehen, gegen welche Ehrenberg, Z f. HR XXVII 321 f., unnöthigerweise polemisirt.

[12] Von mehreren Schiffen eines und desselben Rheders bildet daher jedes jedem anderen gegenüber fortune de terre, namentlich von Wichtigkeit ist dies bei den grossen Dampfergesellschaften.

[13] Die Nichtbeachtung dieser drei Arten der Haftung hat dem sonst so vorzüglichen Buche Ehrenbergs einen einseitigen Charakter gegeben.

[14] Lewis I 51 hält die Haftung mit Schiff und Fracht für die Regel trotz Art. 454: diese Aufstellung, wie wohl überhaupt seine Eintheilung der neueren Gesetze in fünf Gruppen, soll wohl von wirthschaftlichen Gesichtspunkten aus zu verstehen sein.

[15] Historisch von Bedeutung ist die Controverse zwischen Valin zu Ord. II 8, 2 und Emérigon, Ass. IV 11, die sich auch unter der Herrschaft des Code fortspann und erst durch das Ges v. 14. Juni 1841 ihre Erledigung fand, s. darüber Holtius II 51 ff.

1. Wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezugnahme auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (Art. 452 unter 1). Eine wichtige Ausnahme hiervon ist unter II 1 zu behandeln. Der Umfang der Befugnisse des Schiffers steht gesetzlich fest, innerhalb desselben vorgenommene Rechtsgeschäfte[16] verpflichten den Rheder nicht persönlich, und zwar selbst dann nicht, wenn der Schiffer, statt mit dritten Personen ein Rechtsgeschäft einzugehen, sich selbst an die Stelle derselben gesetzt hat, namentlich also, wenn er aus eigener Tasche Vorschüsse gemacht hat, während er gesetzlich befugt war, mit dritten Personen Creditgeschäfte abzuschliessen (Art. 501)[17]. Unter den Rechtsgeschäften, zu deren Eingehung der Schiffer gesetzlich befugt ist, hat die Bodmerei eine besondere Ausbildung erfahren, und auch diejenigen Gesetzgebungen, welche im übrigen den Rheder unbeschränkt für Rechtsgeschäfte des Schiffers haften lassen, machen bezüglich jener eine Ausnahme.

2. Wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, insofern die Ausführung dieses Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört (Art. 452 unter 2). Handelt es sich in den Fällen unter 1 um den Umfang der Befugnisse des Schiffers als Seehandlungsbevollmächtigten des Rheders, so ist hier vornehmlich seine Stellung als nautischer Director maassgebend.

3. Bei allen Ansprüchen aus einer Bergung oder Hilfeleistung (Art. 755 al. 1), auch wenn der Rheder selbst einen Vertrag über eine solche abgeschlossen hat. Der letztere Fall ist zwar nicht ausdrücklich im HGB vorgesehen, doch führt die juristische Consequenz nothwendigerweise zu diesem Resultat, welches auch der Auffassung des Verkehrs entspricht[18].

4. Bei allen Ansprüchen, welche den Ladungsinteressenten aus der seerechtlichen Gemeinschaft zustehen (Art. 728 al. 1).

5. Bei allen Ansprüchen, welche auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet werden (Art. 452 unter 3)[19].

[16] Dabei ist es gleichgiltig, ob der Schiffer selbst oder durch einen Substituten handelt.

[17] Vgl. Ehrenberg S 200 ff. und unten § 35 ff.

[18] So auch Ehrenberg S 205 und 91.

[19] Wie weit der Rheder ein solches Verschulden zu vertreten hat, ist im besonderen Theile darzustellen.

II. Forderungen, welche ein Vorzugsrecht an der fortune de mer gewähren, bei welchen aber ausserdem der Rheder unbeschränkt haftet.

1. Die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen[20] aus den Dienst- und Heuerverträgen (SeemO § 68, vgl. mit § 3 al. 2). Als ein Dienst- oder Heuervertrag wird aber ein Vertrag nicht angesehen, in welchem Personen sich verpflichten gegen einen Antheil an der (Brutto- oder Netto-)Fracht oder an dem Gewinn der Reise Schiffsdienste zu leisten, ist daneben ein Geldlohn ausgemacht, so gilt dieser als Heuer und ist als solche zu behandeln, während die übrigen Forderungen zu denjenigen gehören, für welche der Rheder nur mit seiner fortune de terre haftet (SO § 69 = HGB Art. 555). Dagegen sind die Ansprüche wegen Verwundung u. dgl. als Annex der Heuerforderung zu betrachten.

2. Alle Forderungen, welche unter I aufgeführt sind, so weit den Rheder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung (Art. 452 al. 2) oder sonst ein Verschulden trifft. Voraussetzung ist also, dass der Forderungsberechtigte Schiffsgläubiger ist; ist er es, so soll sein Vorzugsrecht an dem Sondergut nicht dadurch beeinträchtigt werden können, dass der Rheder aus irgend einem Grunde durch eigenes Versehen auch mit seinem übrigen Vermögen haftbar wird. Ein solches Versehen kann eintreten:

a. wenn den Rheder bei Auswahl des Schiffers (bei Dampfschiffen wohl auch des ersten Maschinisten) ein Verschulden trifft (culpa in eligendo);

b. wenn der Rheder Verfrachter ist und er die in Art. 560 ihm auferlegte Pflicht verletzt;

c. wenn der Rheder den Schiffer angewiesen hat, eine pflichtwidrige Handlung vorzunehmen oder eine pflichtgemässe zu unterlassen, obwohl er wusste oder wissen musste, dass der Schiffer durch Befolgung dieser Anweisung eine Pflichtverletzung sich zu Schulden kommen lassen würde (Art. 479 al. 3. 663. 696. 733 al. 2. 754 al. 2). Die Anweisung braucht nicht vom Lande aus zu erfolgen, sondern die Bestimmung gilt auch dann, wenn der Rheder sich persönlich auf dem Schiffe befunden hat, sei es als Mitglied der Schiffsbesatzung, oder als Reisender.

[20] Ueber die Entwicklung, welche diese Materie durchlaufen hat, vgl. § 2 S 29 ff., ferner Kleinwort im A f. HR II 457—468; de Wal II 133 ff.; v. Duhn in der Z f. HR XIV 110 ff., jetzt Desjardins III 260 ff. 279 ff. — Zu den Gesetzen, welche die unbeschränkte Haftung des Rheders statuiren, gehört auch die nordamerikanische Congressakte von 1872 cap. 322 sect. 32 und 33.

d. Ist der Allein- oder Mitrheder zugleich Schiffer und lässt er sich als solcher irgend ein Versehen zu Schulden kommen (Art. 479 al. 1), so tritt ebenfalls die unbeschränkte Haftung desselben accessorisch zu der mit Schiff und Fracht hinzu (vgl. auch Art. 757 unter 10).

3. Alle Forderungen, welche unter I bezeichnet sind, so weit der Rheder die Erfüllung derselben besonders gewährleistet hat, was nicht nur bei Verträgen (Art. 452 al. 2) vorkommen kann, sondern bei Forderungen jeder Art. Voraussetzung ist also, dass eine Gewährleistung vom Rheder übernommen ist, es muss daher eine vertragsmässige Einigung zwischen dem Rheder und dem Forderungsberechtigten dahin vorhanden sein, dass jener mit seinem ganzen Vermögen haften will, während an und für sich nur eine Haftung mit dem Sondergute begründet war[21]. Ein solcher Vertrag kann ausdrücklich eingegangen sein, sein Vorhandensein kann aber auch aus den Umständen erhellen, er kann durch den Rheder persönlich[22], aber auch durch Stellvertreter, insbesondere, was namentlich von Wichtigkeit ist, durch den Schiffer[23] abgeschlossen werden.

III. Forderungen ohne Vorzugsrecht an der fortune de mer, für welche der Rheder unbeschränkt haftet. Hierzu gehören alle Forderungen gegen den Rheder als solchen[24], welche nicht unter die unter I und II aufgeführten Kategorien fallen, eine vollständige Aufzählung derselben ist unmöglich. Einige der wichtigsten Arten derselben sind aber namentlich um deswillen zu besprechen, damit eine genauere Abgrenzung derselben gegen die unter I und II genannten Forderungen vorgenommen werden könne. Es fallen unter diese Classe:

[21] Hierdurch erledigt sich auch die Streitfrage, ob ein Auftrag des Rheders an den Schiffer zur Begründung der persönlichen Haftung genüge, oder der Schiffer auf denselben Bezug genommen haben müsse: die persönliche Haftung tritt nur ein, wenn ein Garantievertrag zwischen dem Rheder und dem Dritten durch den Vertreter des ersteren zu Stande gekommen ist: so ist die Frage richtiger zu fassen, vgl. Buschs A XXXVIII (NF XIV) S 263 ff. (Entsch. von Celle vom 19. November 1877).

[22] Nicht anzunehmen ist die Uebernahme einer solchen unbeschränkten Haftung, wenn der Rheder eine Summe hinterlegt, um einen auf das Schiff gelegten Arrest aufheben zu lassen. Hier ist vielmehr nicht einmal die Annahme begründet, dass der Rheder bis zur Höhe dieser Summe habe persönlich haften wollen, es bleibt ihm also der Beweis übrig, dass der Werth der fortune de mer ein geringerer gewesen sei.

[23] Hier kommt in Betracht Art. 498 Satz 2.

[24] Nöthig ist daher ein Zusammenhang mit dem Rhedereibetriebe: von Wichtigkeit können hier die Präsumtionen des Art. 274 werden.

1. Alle Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche vom Rheder[25] im Heimatshafen des Schiffes vorgenommen sind, mit Ausnahme der unter I 1 und 2 und II 1 genannten. Zu diesen gehören die Forderungen derjenigen Personen, welche die Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffs, etwaige Reparaturen desselben besorgt, die Befrachtung desselben vermittelt, Dienstleistungen irgend welcher Art beim Ein- und Auslaufen besorgt haben u. s. w.

2. Die Forderungen aus Verträgen, welche der Rheder als solcher ausserhalb des Heimathafens abgeschlossen hat, sofern weder die Eingehung derselben zu den gesetzlichen Befugnissen, noch die Ausführung derselben zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört[26]. Hierzu gehören z. B. die Forderungen derjenigen, welche nach Vollendung einer Reise grössere Reparaturen an dem Schiffe vorgenommen haben.

3. Alle Forderungen aus Rechtsgeschäften des Schiffers, zu deren Vornahme derselbe gesetzlich nicht befugt war, welche er jedoch mit Bezugnahme auf eine besondere Vollmacht des Rheders mit für diesen verbindender Wirkung eingegangen ist (Art. 452 unter 1. 498. 757 unter 9). Es ist also zunächst zu untersuchen, ob das Rechtsgeschäft ein solches ist, zu dessen Vornahme der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (Art. 495 ff.) berechtigt war oder nicht. War das erstere der Fall, so ist der Gläubiger stets Schiffsgläubiger und zwar selbst dann, wenn der Rheder diese gesetzlichen Befugnisse im allgemeinen beschränkt hatte, dann aber den Schiffer in einem speciellen Falle bevollmächtigte, ein Rechtsgeschäft vorzunehmen, welches zu den gesetzlich ihm zustehenden, aber durch den Rheder ihm entzogenen gehörte. Schloss der Schiffer ein solches Rechtsgeschäft mit Bezugnahme auf jene Vollmacht ab, so fällt der Fall doch nicht in unsere Rubrik, sondern der Gläubiger erhält ein Vorzugsrecht an Schiff und Fracht und es haftet ausserdem der Rheder möglicherweise unbeschränkt, nämlich dann, wenn jene Vollmacht als Gewährleistung in dem II 3 besprochenen Sinne erscheint. Ganz das Gleiche gilt, wenn der Rheder den Schiffer zu einem Rechtsgeschäft besonders bevollmächtigt, welches derselbe schon kraft seiner gesetzlichen Befugnisse mit den Rheder verpflichtender Wirkung vornehmen konnte. Diese Vollmacht ist durchaus Internum zwischen Rheder und Schiffer und der Dritte kann aus derselben allein kein Recht ableiten; nur wenn

[25] Dem Rheder steht der Correspondentrheder in allen Fällen gleich, s. unten § 26 B III 3.

[26] Denn sonst gehören die Forderungen zu den unter II 3 oder zu den unter I 2 aufgeführten, auch kann die Kategorie II 1 vorliegen.

durch den Schiffer als Mandatar des Rheders dem Gläubiger eine besondere Gewährleistung mit dem ganzen Vermögen versprochen wird und dieser dieselbe acceptirt, dann tritt zu seiner Forderung gegen die fortune de mer noch eine gegen das gesammte Vermögen des Rheders, es gehört also die Forderung zu den unter II 3 aufgeführten. Gehört dagegen das Rechtsgeschäft zu denjenigen, welche der Schiffer nicht berechtigt ist vorzunehmen, würde daher an sich keinerlei Haftung des Rheders eintreten, wenn dasselbe dennoch vorgenommen würde, so wird der Dritte, wenn der Rheder den Schiffer bevollmächtigt hat, eine solche Handlung vorzunehmen, und der Schiffer als Mandatar desselben contrahirte, nicht Schiffsgläubiger, sondern hat einen Anspruch gegen das gesammte Vermögen, und dasselbe muss gelten, wenn der Rheder ein solches Rechtsgeschäft des Schiffers ratihabirt. Nur muss in beiden Fällen der Dritte beweisen, dass der Schiffer als Stellvertreter des Rheders gehandelt hat, ausserdem im ersten Falle noch das Vorhandensein des Mandats, im zweiten die Ratihabition des Rheders.

4. Alle Forderungen aus dem Versicherungsvertrage, soweit bei demselben überhaupt der Rheder als solcher in Frage kommt. Dies ist nur der Fall, wenn der Correspondentrheder auf die Fracht, die Ausrüstungskosten oder die Havereigelder Versicherung genommen, nicht dagegen, wenn er auf Grund besonderer Vollmacht das ganze Schiff oder einzelne Parten desselben versichert hat (Art. 460 al. 2 und 5); denn nur in den erstgenannten Fällen kommen die Rheder als solche in Betracht, ist daher ihr besonderes forum begründet, während sie in den sonstigen Fällen als gewöhnliche Versicherte erscheinen, daher lediglich die Grundsätze des Seeversicherungsrechts auf sie Anwendung finden, welches einen besonderen Gerichtsstand nicht kennt.

§ 23. Die Haftung mehrerer Rheder.

Der Erwerb durch die Seefahrt eines Schiffes kann von mehreren Personen gemeinschaftlich betrieben werden, und diese Personen können entweder sämmtlich als Nichteigenthümer oder sämmtlich als Miteigenthümer in Betracht kommen[1]. In beiden Fällen hat dieses Verhältniss

[1] Der Fall, dass ein Theil der Eigenthümer als Rheder, statt des anderen Theils aber Nichteigenthümer als Rheder in Betracht kommen, ist auszuschliessen: die letzteren sind dann als Unterbetheiligte der ersteren (nach Analogie des Art. 98) aufzufassen. Nur in dem Falle, wenn sämmtliche Mitrheder einverstanden sind, dass Nichteigenthümer die Parten einzelner Mitrheder vertreten sollen, kommen

auf die Haftung mit Schiff und Fracht nicht den geringsten Einfluss, wohl aber bestehen wichtige Unterschiede, soweit die unbeschränkte Haftung der mehreren Rheder in Frage steht, und wenn es sich um das gegenseitige Verhältniss derselben handelt. In beiden Beziehungen ist die rechtliche Lage mehrerer Rheder, welche nicht Eigenthümer des Schiffs sind, nach den Grundsätzen des Handels- bezw. Civilrechts zu beurtheilen. Steht dagegen den mehreren Rhedern das Eigenthum des Schiffes zu, so sind drei Fälle zu unterscheiden, indem das Schiff entweder im Eigenthum von Personen steht, welche im Verhältniss einer communio incidens zu einander stehen, oder aber solcher, welche eine Handelsgesellschaft, oder endlich solcher, welche eine Rhederei bilden. Der erstere Fall liegt nur dann vor, wenn die betreffenden Personen Eigenthümer geworden sind durch einen Rechtsakt, welcher entweder ohne ihren Willen vor sich gegangen ist, oder wobei wenigstens ihr Wille nicht speciell auf Erwerb des Miteigenthums eines Seeschiffs gerichtet war[2]. Für diesen Fall sind die Grundsätze des Civilrechts anzuwenden, es werden daher die Mitrheder, wenn ihre unbeschränkte Haftung in Frage steht, regelmässig pro rata haften[3], es wird jedem die Theilungsklage zustehen u. s. w. In allen sonstigen Fällen bilden die Miteigenthümer entweder eine Handelsgesellschaft oder eine Rhederei[4]: das erstere ist die Ausnahme, es ist nur dann anzunehmen, wenn eine Handelsgesellschaft unter ihrer Firma das Eigenthum an dem Schiffe erworben hat, dagegen nicht, wenn die mehreren Miteigenthümer zufällig auch eine Handelsgesellschaft bilden[5].

A. Bilden die mehreren Rheder eine Handelsgesellschaft, so besteht ein doppeltes Sondervermögen, einmal die fortune de mer, welche sich in nichts von der des Einzelrheders unterscheidet, und sodann das Handelsgesellschaftsvermögen. Das letztere kommt nur dann in Frage, wenn es sich um die unbeschränkte Haftung des Rheders handelt: hier

nicht die Grundsätze der Rhederei in Betracht, sondern die des an die Stelle derselben tretenden Gesellschaftsvertrages, s. auch § 21 I.

[2] Vgl. § 24 Anm 2.

[3] Wenigstens nach gemeinem Recht, wesentlich andere Grundsätze gelten nach preussischem Landrecht, s. Dernburg III 2. Aufl. S 667 ff.

[4] Aehnlich unterscheidet die englische Jurisprudenz zwischen partners und part-owners eines Schiffs; im ersteren Falle, welcher im allgemeinen der offenen Handelsgesellschaft entspricht, redet man von joint-tenants, im letzteren, der die Rhederei und die communio incidens umfasst, von tenants in common. Der Gegensatz ist identisch mit dem zwischen deutsch-rechtlichem Gesammt- und Miteigenthum, s. Maclachlan S 95 f.; Parsons I 90 ff.; Story, On Partnership Nr 413 ff.

[5] Dasselbe gilt nach englischer Auffassung, s. Parsons I 90 f., auch Desjardins II 149 f.

haftet dieses in solidum, und die Frage ob, wann und wie weit die einzelnen Handelsgesellschafter daneben noch mit ihrem Privatvermögen zu haften haben, ist nach den in Buch II des HGB bezw. dem Genossenschaftsgesetz aufgestellten Grundsätzen zu beurtheilen. Das Gleiche gilt bezüglich der Frage, wer berechtigt ist, Dritten gegenüber die Gesellschaft zu vertreten, und bezüglich der Stellung der Gesellschafter unter einander.

B. Besteht dagegen eine Rhederei, so ist nur ein einfaches Sondervermögen vorhanden, nämlich die fortune de mer, welche sich in nichts von der des Einzelrheders unterscheidet, dagegen sind die Verbindlichkeiten, für welche die Mitrheder gesetzlich von vornherein unbeschränkt haften — und das sind die unter II 1 und III erwähnten —, ipso jure pro rata ihrer Antheile am Schiffe getheilt (Art. 474 al. 1)[6], es besteht in keiner Weise ein Vermögen der Rhederei mit für Dritte rechtlicher Bedeutung, vielmehr nur eine ungetheilte Masse, und weder hat derjenige, der einen einzelnen Mitrheder belangt, das Recht, sich aus mehr als dem diesem zukommenden Theile zu befriedigen, noch hat derjenige, welcher sämmtliche Mitrheder wegen einer Rhedereischuld in Anspruch nimmt, ein Vorzugsrecht vor den Privatgläubigern der einzelnen Mitrheder, dagegen kommt bezüglich der Theilungsansprüche das allgemeine in Art. 471 al. 3 enthaltene Princip[7] zur Anwendung (s. auch Art. 467 al. 2 und dazu jetzt Concurs-O. § 44). Die unbeschränkte Haftung der Mitrheder pro rata kommt auch dann in Betracht, wenn die Haftung auf ein Verschulden in Ansehung der Vertragserfüllung oder auf einen Garantievertrag gegründet wird (Art. 452 al. 2). Voraussetzung ist im ersteren Falle, dass das Verschulden entweder der Majorität oder dem Correspondentrheder zur Last fällt, während das Verschulden eines einzelnen Mitrheders gleichgiltig ist; im letzteren Falle muss der Gewährleistungsvertrag von der Majorität genehmigt sein, da der Correspondentrheder nicht zum Abschlusse

[6] Das deutsche Recht steht demnach in der Mitte zwischen dem französischen — wie dasselbe wenigstens von der herrschenden Meinung aufgefasst wird — und dem englisch-amerikanischen: nach dem ersteren haften Mitrheder sowohl mit der fortune de mer als mit der fortune de terre nur pro rata, nach dem letzteren stets principiell in solidum, nach deutschem Recht mit der fortune de mer in solidum, mit der fortune de terre pro rata.

[7] Nach diesem Princip haben an solchen ungetheilten Gesellschaftsmassen zwar nicht dritte Personen ein Vorzugsrecht, wohl aber steht ein solches den einzelnen Genossen gegen einander zu, so dass sich die Privatgläubiger des einzelnen Genossen nur an das halten können, was demselben bei der Theilung ausgekehrt wird. Auch diese Anschauung weicht von der des römischen Rechts ab, vgl. Dernburg II 628 f. und oben § 2 Anm 20.

eines solchen berechtigt ist, s. § 26 Anm 26. Ebenso findet die Haftung pro rata Anwendung in den Fällen der beschränkten persönlichen Haftung, darüber s. Buch II.

§ 24. Begriff, Entstehung und Auflösung der Rhederei[1].

A. Eine Rhederei ist nach dem HGB (Art. 456) vorhanden, wenn von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet wird. Indessen werden die meisten Rechtssätze, die hinsichtlich der Rhederei gelten, auch auf die Vereinigungen von Personen angewendet, welche eine Rhederei zu bilden beabsichtigen (sog. Baurhedereien Art. 476), nicht aber auf solche, welche ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung erbauen zu lassen beabsichtigen, um dasselbe sodann zu verkaufen. Auf diese Gesellschaftsform finden vielmehr die Grundsätze des Handelsrechts im engeren Sinne Anwendung: sie ist entweder eine Vereinigung zu einzelnen Handelsgeschäften (Art. 266, 271 unter 1) oder eine Handelsgesellschaft. Dagegen gelten bei der ersterwähnten Art von Vereinigungen die Grundsätze der Rhederei zum grösseren Theile schon seit ihrer Eingehung; es hat dies seinen Grund darin, dass der Zeitpunkt des Beginnes der Verwendung zur Seefahrt oft schwer zu bestimmen ist, und daher nicht gut das Verhältniss einer solchen Vereinigung vor diesem Zeitpunkte rechtlich ein anderes sein kann als nachher. Deshalb können wir die Entstehung beider Vereinigungen gleichzeitig betrachten. Erforderlich ist in beiden Fällen:

[1] HGB 456—476, preuss. Entw 393—410, Mot S 218 ff., 1. Entw 406 ff., Prot besonders IV 1496—1571, VIII 3713—3729. — Aeltere deutsche GG: Hans. Seer. Titel 1, 2 und 5, Hamb. Stat. II 13, PSR II 1—8, PLR II 8 § 1426—1444, Danz. Willk. IV 1, 4—7. 4, 1—6 u. 9, Neuvorp. Seer. III 1—6. — Fremde GG: Niederlande 320 ff., Norwegen 5—9, Schweden 6—22, Finland 19—30, Russland 709—720, Frankreich 220, Spanien 619 ff., Portugal 1336 ff., Belgien 11, Italien 495, Cod. per la mar. merc. 52 ff. — Aelteres fremdes Recht: Amsterdamer V vom 29. Januar 1754, Cod. per la ven. mar. I 11. — Literatur, a. deutsche: Martens § 154—159; Heise S 335—341; Jacobsen S 51 bis 66; Pöhls I 113—140; v. Kaltenborn I 116—136; Harder S 20 ff.; Rostocker Samml. I 1—50; Lewis, Seerecht I 60—100, Handbuch IV 52—73. b. fremde: S. H. Lotsy, Over Reederijen, Dord. 1859; Holtius II 48—75; Diephuis II 50—64; de Wal II 47—52. 59—66; Kist V 67—90; Cresp-Laurin I 300 bis 394; Desjardins II 138—187; Valroger I 352—375; Abbott S 57—69; Maclachlan S 97—107; Maude & Pollock I 100—110; Bell II 551 ff.; Parsons I 90—124; Story, On Partnership Nr 415 ff. Von der älteren Literatur ist besonders beachtenswerth Valin I 574—588.

1. das Vorhandensein eines Gesellschaftsvertrags[2]. Bei der eigentlichen Rhederei kann man zwar zweifelhaft sein, ob ein solches Erforderniss zu verlangen sei, ob nicht vielmehr eine Rhederei auch unabhängig von dem Willen der Mitrheder entstehen könne. Obwohl nun auf der hamburger Conferenz das Miteigenthum am Schiffe gegenüber der Personenvereinigung immer stärker betont wurde[3], sind doch die Worte „für gemeinschaftliche Rechnung" richtiger dahin aufzufassen, dass ein Gesellschaftsvertrag[4] vorhanden sein muss. Freilich sind die Voraussetzungen seiner Perfection nicht streng aufzufassen, namentlich wird ein solcher immer dann als vorhanden anzunehmen sein, wenn der Alleineigenthümer eines Schiffs einen Theil desselben an Jemand veräussert. Einer besonderen Form bedarf der Gesellschaftsvertrag wohl überhaupt nicht; denn obwohl das HGB dies nicht ausdrücklich bestimmt, man demnach versucht sein könnte, die Grundsätze des Handelsrechts im engeren Sinne bezw. des Civilrechts zur Anwendung zu bringen, so dürfte die Entscheidung im ersteren Sinne dem Geiste des HGB mehr entsprechen[5]. Was den Inhalt des Gesellschaftsvertrags anlangt, so wird ein Unterschied zu machen sein, ob er sich auf ein fertiges Schiff bezieht oder nicht. Im ersteren Fall genügt ein ganz allgemeiner Consens, während im letzteren der Vertrag über alle wesentlichen Verhältnisse in Betreff des Schiffsbaus sich verbreiten muss[6], da derselbe sonst wegen

[2] Alte Streitfrage: als Gesellschaft wird die Rhederei aufgefasst u. a. von Straccha, De navibus II 6; Valin zu Ord. II 8, 5; Holtius II 49; Diephuis II 46; de Wal II Nr 75; Kist V 68; Cresp I 338 ff.; Valroger I Nr 302; Desjardins II Nr 321, dagegen van Bemmelen in der Themis XIII 258—277, Borsari zu Art. 311 (C. di comm. von 1865), Bédarride I Nr 318 u. a.; Dernburg, Lehrbuch des preussischen Privatrechts, 3. Aufl. II 624; Lewis, Seerecht I 60 f., vgl. ROHG XVI 382 ff. Wichtig ist die Frage wegen des Wegfalls der Aufkündigungsbefugniss: jedem Miterben eines Alleinrheders steht sie zu, er kann also Verkauf des ganzen Schiffs verlangen. Diese Frage wird von der französischen Jurisprudenz nicht berührt.

[3] Prot IV 1545, VIII 3724.

[4] Diesen Gesellschaftsvertrag fasst das ROHG XVI 382 als Vereinigung zu einzelnen Handelsgeschäften auf, vgl. auch HGZ II 318, wofür man geltend machen kann, dass eine Person schon durch Verwendung des Schiffs zu einzelnen Seehandelsgeschäften Rheder wird. Richtiger dürfte es sein, die Rhederei als besondere Gesellschaftsform aufzufassen, s. Goldschmidt in Z f. HR XXIII 352; Lewis, Handbuch IV 54.

[5] Aus Art. 456 kann dies aber nicht, wie Lewis, Handbuch IV 56, will, gefolgert werden.

[6] So schon die älteren Rechte ausdrücklich: Cons. 3 f. (= Tortosa 4 f.), Hanserecess 1572, 1. 2, 1591, 1. 2, 1614, I 2. 3; Schwed. 1667, III 1, vgl. Cons. 238 und Ord. f. Arr. von 1340, 26.

Unbestimmtheit des Gegenstandes als ungiltig zu betrachten sein würde [7].

2. die Absicht, Erwerb durch die Seefahrt zu machen,

3. und zwar mit einem Schiffe, welches Eigenthum der mehreren Personen entweder ist oder werden soll; auch darf, wenn diese Personen eine Handelsgesellschaft bilden, das Eigenthum des Schiffes nicht unter der Firma erworben sein. Das Verhältniss mehrerer Ausrüster im Sinne des Art. 477 fällt daher nicht unter den Begriff der Rhederei [8].

B. Bevor die Baurhederei [9] in eine eigentliche Rhederei übergeht, kommen folgende Grundsätze zur Anwendung (Art. 476):

I. Rechtsverhältnisse von der Perfection des Gesellschaftsvertrags bis zur Ablieferung des vollendeten Schiffs von Seiten des Erbauers [10]. Das Verhältniss der Gesellschafter unter einander richtet sich zunächst nach dem Gesellschaftsvertrage. Da dieser über alle wesentlichen Punkte Bestimmungen enthalten muss, kann das Recht der Majorität, für die Minderheit bindende Beschlüsse zu fassen, nur in nebensächlichen Fragen zur Anwendung kommen, unanwendbar ist daher die Bestimmung älterer Seerechte (Cons. 6), dass ein Schiff infolge Majoritätsbeschlusses auch grösser gebaut werden könne. Ueber die Art der Abstimmung gelten die gleichen Grundsätze wie bei der eigentlichen Rhederei, ebenso ist jeder Theilnehmer nach Verhältniss seines Antheils zu den Kosten beizutragen verpflichtet, auch besteht das Recht des In-Vorschuss-gehens mit den in Art. 467 angegebenen Folgen. Eine Aenderung in den Personen der Gesellschafter ist dann ohne Einfluss auf den Bestand der Vereinigung, wenn dieselbe unabhängig vom Willen des bisherigen Gesellschafters erfolgte, wie durch Tod, Concurs und dadurch, dass derselbe rechtlich unfähig zur Vermögensverwaltung wird, in einigen Fällen wird (nach Analogie des Art. 468) Accrescenz des Gesellschaftsantheils an die übrigen socii anzunehmen sein. Eine Aufkündigungsbefugniss steht hier nicht nur den einzelnen sociis nicht zu, sondern die Auflösung kann nicht einmal durch die Majorität beschlossen werden. Es wird daher eine solche Gesellschaft, wenn man sich so

[7] Ueber die Entstehung solcher Vereinigungen durch Circular (in Mecklenburg üblich) s. Buchka und Budde, Entsch. des OAG Rostock I 27, VI 56.

[8] S. oben S 148 Anm 6.

[9] Ueber die Baurhederei vgl. bes. danz. Willkühr IV 1, 4—7.

[10] Gemeint ist der Moment, in welchem die socii spätestens Miteigenthümer werden, also Ablieferung mit der Absicht der Eigenthumsübertragung, sofern nicht die socii schon vorher (als socii specificationis) Miteigenthümer waren, s. rostocker Sammlung I 22.

ausdrücken darf, nur als Mittel zum Zweck betrachtet. Der Zweck besteht in der Bildung einer Gesellschaft, welche Erwerb durch die Seefahrt betreiben kann: bevor diese Möglichkeit durch die Ablieferung des fertigen Schiffs erreicht ist, ist es Niemandem gestattet, aus der Vereinigung willkürlich zu scheiden, eine Auflösung kann vielmehr nur durch einstimmigen Beschluss bewirkt werden, sie tritt ausserdem ein, wenn der Zweck vollständig vereitelt worden ist, also namentlich bei casuellem Untergang des Hauptgegenstandes. Auch ein Correspondentrheder kann schon für eine solche Gesellschaft bestellt werden, doch hat derselbe die Rechte und Pflichten eines solchen nur in Bezug auf den künftigen Rhedereibetrieb, dagegen nicht in Bezug auf die Ausführung der mit dem Schiffsbau in Verbindung stehenden Geschäfte[11]. Keine Anwendung finden das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart, das Veräusserungsrecht und die Bestimmungen über die Gewinnvertheilung, dagegen haften singulärerweise die Gesellschafter Dritten gegenüber nur pro rata ihres Societätsantheils[12].

II. Rechtsverhältnisse von der Ablieferung des vollendeten Schiffs bis zum Beginne der Verwendung zum Erwerb durch die Seefahrt. Sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer an die Besteller übergeben worden ist, tritt das Societätsverhältniss in den Hintergrund und das Miteigenthumsverhältniss am Schiffe in den Vordergrund. Zu den bisher schon anzuwendenden Rhedereirechtssätzen tritt das Recht jedes Miteigenthümers, seine Schiffspart zu veräussern, und das Recht der Majorität, die Vereinigung aufzulösen und das Schiff zu verkaufen. Dagegen haben die Mitglieder nicht das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffsparten und es kommen aus begreiflichen Gründen die Grundsätze über Gewinnvertheilung noch nicht zur Anwendung.

C. Bei der eigentlichen Rhederei prävalirt, wie wir sahen, das Miteigenthumsverhältniss über das Societätsverhältniss. Deshalb gelten auch eine Anzahl der Auflösungsgründe der Gesellschaft nicht bei der Rhederei. So hat der Tod eines Mitrheders, die Concurseröffnung über sein Vermögen, der Eintritt der rechtlichen Unfähigkeit zur Vermögensverwaltung die Auflösung der Rhederei nicht zur Folge (Art. 472 al. 2). Im ersteren Falle gehen die Rechte und Verbindlichkeiten auf die Erben über, im zweiten hat der

[11] Würde er von den Gesellschaftern hierzu bestellt sein, so kämen die gewöhnlichen Mandatsgrundsätze zur Anwendung.

[12] Von einer beschränkten Haftung kann hier selbstverständlich nicht die Rede sein.

Concursverwalter auf Verlangen zu erklären, ob er in das Verhältniss eintreten will oder nicht (ConcO § 15), im dritten Falle geht nur die Verwaltung auf eine andere Person über. Im übrigen hört eine Rhederei auf zu existiren, wenn eins ihrer Erfordernisse wegfällt. Dies kann geschehen:

1. dadurch, dass an die Stelle mehrerer Mitrheder ein Alleinrheder tritt;

2. dadurch, dass das Schiff aufhört, im Eigenthum der Mitrheder zu stehen. Dies kann geschehen entweder unabhängig vom Willen derselben, durch Untergang des Schiffs, Confiscation (Ges v. 25. Oct. 1867 § 13), Aufbringung[13], durch den vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse veranlassten, sowie den im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffes. Durch den Willen der Mitrheder endigt die Rhederei nur in dem unwahrscheinlichen Falle, dass alle Mitrheder das Schiff derelinquiren, dagegen nicht durch die Veräusserung des Schiffs von Seiten derselben, da einer solchen immer[14] der Beschluss, das Schiff zu veräussern, vorhergegangen sein muss, durch diesen Beschluss aber schon die Auflösung erfolgt (Art. 473 Satz 2).

3. durch Beschluss der Majorität[15], die Rhederei auflösen zu wollen[16], während dem einzelnen Mitrheder das Recht der einseitigen Aufkündigung, welches unter gewissen Voraussetzungen selbst einzelne neuere Gesetze anerkennen[17], in Uebereinstimmung mit den meisten geltenden Seegesetzen schlechthin entzogen ist (Art. 472 al. 3);

[13] Ich nehme an, dass die Urtheile der Prisengerichte declaratorisch sind, und dass die Ansicht Heffters, Das europäische Völkerrecht, 7. Aufl. S 202 f., nicht dem positiven Recht entspricht.

[14] Mit alleiniger Ausnahme des Falles, dass einem Mitrheder mehr als die Hälfte des Schiffes gehört.

[15] Früher war es bestritten, ob die Majorität ein solches Recht habe: Pöhls I 116; v. Kaltenborn I 119. Der Satz ist indessen schon sehr alt: Stat. von Pera V 20 (13. Jahrh.), Stat. von Bari rubr. 36 (bei Alianelli S 150).

[16] Der C. de c. 220 al. 3 bestimmt, dass der Verkauf des Schiffes nur gestattet sei, wenn Mitrheder, denen die Hälfte des Schiffs gehört, denselben beantragen. Es hat sich daran ein Streit geknüpft, ob diese Bestimmung wörtlich zu interpretiren sei, also nur in dem Falle eines Streits zwischen den Eigenthümern der beiden Hälften zur Anwendung komme — so Cresp I 370; Bédarride I Nr 346 —, oder ob auch die Majorität dieses Recht habe, so Laurin zu Cresp I 370 Anm 82; Desjardins II 176 f.; Valroger I 369 f. Die letztere Meinung ist allein haltbar.

[17] Norwegen 8, Schweden 22, Finland 30, vgl. auch Italien 495 al. 4 ($^1/_4$), älteres Recht: amsterdamer V vom 31. Jan. 1687 (= bremer V von 1687 Art. 2).

4. durch dauernde Nichtverwendung zum Erwerb durch die Seefahrt.

Ist eine Rhederei auf eine der vorbenannten Weisen aufgelöst worden, so hat nun eine Liquidation und auf Grund derselben eine Auseinandersetzung zwischen den früheren Mitrhedern stattzufinden. Wer zur Vornahme der Liquidation legitimirt ist, ist durch das Gesetz nicht ausdrücklich bestimmt, und man könnte daher versucht sein, die gewöhnlichen Mandatsgrundsätze zur Anwendung bringen zu wollen: dann würde also Einstimmigkeit erforderlich sein. Indessen würde eine solche Ansicht sich weder mit der Anschauung des Verkehrs noch mit der Absicht des Gesetzgebers vereinigen lassen. Schon die Bestimmungen des zweiten Buches des HGB könnten dahin führen, im allgemeinen anzunehmen, dass auch im Stadium der Liquidation die Gesellschaftsvertretung dieselbe bleibt und dass nur der Umfang der Vertretungsbefugniss in Gemässheit der Zwecke der Liquidation ein eingeschränkterer wird. Für die Rhedereiverhältnisse kommt hinzu, dass für einen der wichtigsten Fälle, die Vertretung durch den Schiffer nach Untergang des Schiffs, ausdrücklich das gleiche Princip anerkannt ist (Art. 526 Satz 1)[18]. Demnach ist es richtiger zu sagen, dass auch nach der Auflösung der Rhederei durch einen der aufgeführten Gründe die gesellschaftliche Organisation bestehen bleibt, dass insbesondere noch die Majorität Beschlüsse fassen kann, die für die Minorität bindend sind[19], dass aber der Umfang dieser Herrschaft nunmehr ein weit beschränkterer geworden ist, indem sie sich nur auf die Abwicklung der noch schwebenden Geschäfte bezieht, in dieser Beschränkung aber sowohl nach aussen wie nach innen Bedeutung behält. Dagegen können durch Majoritätsbeschluss die wohlerworbenen Rechte der Minorität, insbesondere das Recht, den Verkauf des Schiffs zu verlangen, in keiner Weise geschmälert werden. In Bezug auf die Art und Weise der Liquidation enthält das HGB (Art. 473 al. 2) einzelne Bestimmungen, welche sich auf den wichtigsten Theil des Liquidationsverfahrens, auf die Veräusserung des Schiffs, beziehen und der Minorität das Recht verleihen, die Beobachtung gewisser Formen bei derselben zu verlangen. Wenn das Gesetz es für nöthig findet, aus-

[18] Man wende nicht ein, dass dieser Artikel das Verhältniss zwischen Schiffer und Rheder regele, denn die Befugnisse, welche dem Schiffer dem letzteren gegenüber zustehen, stehen ihm mindestens auch Dritten gegenüber zu, es fragt sich nur, ob ihm nicht noch weitere zustehen.

[19] Namentlich kann die Majorität eine Liquidationscommission einsetzen, so auch Entsch. des AG Celle bei Seuffert XXIV Nr 70. Dagegen aus unzutreffenden Gründen Lewis I 72.

drücklich zu bestimmen, dass eine Abweichung von den aufgestellten Vorschriften nur unter Zustimmung aller Mitrheder gestattet sei, so geht auch hieraus hervor, dass es im allgemeinen die Herrschaft der Majorität als noch weiter geltend betrachtet. Der Verkauf des Schiffes hat öffentlich zu erfolgen und darf nur geschehen[20], wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet war und in dem Heimatshafen oder in einem deutschen Hafen sich befindet. Nur wenn das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig condemnirt ist, kann der Verkauf desselben, auch wenn es verfrachtet ist, und selbst im Auslande erfolgen. Im übrigen kommen die allgemeinen Rechtsgrundsätze zur Anwendung, danach sind ausstehende Forderungen einzuziehen, die Verbindlichkeiten zu erfüllen, der Activrest zu vertheilen, bezw. sind für die Verbindlichkeiten, für welche unbeschränkt gehaftet werden muss, Einschüsse zu leisten und dieselben sodann zu tilgen. Auch wird man den Art. 137 al. 1 analog anwenden dürfen und die Majorität als ermächtigt ansehen müssen, die daselbst aufgeführten Befugnisse auszuüben.

§ 25. Der Wille der Rhederei, a. Majoritätsbeschlüsse.

Die Rhederei ist zwar, wie wir sahen, ein Gesellschaftsverhältniss unter mehreren Personen, sie besitzt kein abgesondertes Vermögen, welches im Verhältniss zu Dritten rechtlich von Bedeutung wäre, jedoch liegt eine modificirte Gesellschaft vor, indem von einem Willen derselben gesprochen werden kann, welcher nicht identisch mit dem der einzelnen Mitrheder ist. Daher haben wir hier zunächst davon zu sprechen, wie ein solcher innerhalb der Rhederei gebildet wird und wie er Dritten gegenüber ausgesprochen werden kann, sodann erst sind die Rechte und Verbindlichkeiten der einzelnen Mitrheder unter einander zu betrachten.

A. Was das Verhältniss der Mitrheder unter einander anlangt, so richtet sich dasselbe, sowohl was die Bildung des Willens, als auch was die Rechte und Pflichten der einzelnen Mitrheder anlangt, zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrage (Art. 457). Dieser Vertrag kann der ursprüngliche Gesellschaftsvertrag, s. § 24 A 1, oder es kann ein später geschlossener sein, auch in letzterem Falle bindet er spätere Erwerber von Schiffsparten. Voraussetzung ist natürlich Consens aller Mitrheder (Art. 458 al. 2) und die Absicht,

[20] Dies bezieht sich nur auf den Verkauf, nicht auf den Beschluss, das Schiff zu verkaufen, vgl. ROHG XIV 418 ff., auch meine Beiträge zum Seerecht S 29 Anm 1.

dass wohlerworbene Rechte der einzelnen durch den Vertrag entstehen sollen, s. auch unten B 2. Ist es zweifelhaft, ob eine solche Absicht vorlag, so entscheiden die gewöhnlichen Interpretationsregeln. Werden daher Bestimmungen in den Rhedereivertrag aufgenommen, welche nach Art. 457 Satz 2 ohnehin zur Anwendung kommen würden, so wird man im allgemeinen anzunehmen haben, dass die Absicht darauf ging, diesem Vertragsinhalt nur die gesetzliche Wirkung zu verleihen, und erst wenn besondere Gründe vorliegen, dass denselben dadurch eine über die gesetzliche Bedeutung hinausgehende Wirkung beigelegt werden solle[1]. Was die Wirkung des Rhedereivertrags anlangt, so wirkt derselbe nicht nur unter den Parteien und deren Universalsuccessoren, sondern auch unter den Singularsuccessoren derselben. Wer daher Miteigenthümer eines Schiffs wird, welches einer Rhederei gehört, tritt zugleich, mag er wollen oder nicht, in das Gesellschaftsverhältniss ein, welches zwischen den Mitrhedern besteht. Auf andere Dritte, d. h. solche, welche nicht in die Rhederei eintreten, kann dagegen der Vertrag natürlicherweise seine Wirkungen nicht erstrecken.

B. Enthält der Rhedereivertrag, wie es das gewöhnliche ist, keine Bestimmungen über die Willensäusserung der Rhederei, so entscheidet innerhalb gewisser Grenzen die Majorität der Mitrheder. Diese Bestimmung hat sich im Gegensatze zum römischen Recht, welches Einstimmigkeit verlangt, schon seit alter Zeit[2] herausgebildet und ist in den Seerechten aller Völker anerkannt. Auch hier zeigt sich das Prävaliren des Miteigenthumsverhältnisses und das Zurücktreten des Societätsverhältnisses, denn einerseits wird die Majorität berechnet[3] nach der Grösse der Schiffsparten, und es wird daher auch verlangt, dass mehr[4] als die Hälfte sich für einen Vorschlag erklären, andererseits ist eine Form der Beschlussfassung, insbesondere die schriftliche, nicht nöthig, ebensowenig eine vorgängige Berathung

[1] ROHG XV 158 ff. Dem Correspondentrheder waren die Befugnisse des Art. 460 al. 2 noch vertragsmässig zugeschrieben. Es wurde entschieden, dass im allgemeinen dieselben durch Majoritätsbeschluss beschränkt werden konnten.

[2] Hamb. Schiffrecht 24 (= Stat. von 1497 P 2, von 1603 II 13, 2), Lüb. Schiffr. 25, Bremer Schiffr. 19, Riga (Nap.) C XI 10, D XI 11 (= rev. Stat. von 1673 V 1. 2), Stat. von Bari 36 (Alianelli S 150 f.), vgl. auch Cons. c. 6.

[3] Nach mecklenburgischem Particularrecht ist dies unter Umständen anders, s. EV zum HGB § 52 und meine Beiträge zum Seerecht S 29 f.

[4] Die Hälfte genügt nicht. Würde es überhaupt nicht gelingen, einen Majoritätsbeschluss zu Stande zu bringen (zwei dissentirende Rheder sind je zu $1/2$ betheiligt), so würde das allgemeine Recht und damit die Aufkündigungsbefugniss jedes Mitrheders einzutreten haben. Ueber diese Frage s. Valin I 585 f.; Desjardins II 155 f.

und Erörterung mit den Mitrhedern[5]. Mag demnach der Mehrheitsbeschluss auf einer förmlich berufenen Versammlung zu Stande gekommen sein, oder — wie in Mecklenburg üblich — durch Missive oder durch irgend welches Uebereinkommen mehrerer Mitrheder, so ist ein giltiger Beschluss vorhanden. Ebenso gilt der Wille eines Mitrheders, dem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, als Wille der Rhederei und kann die übrigen Mitrheder ebenso verpflichten, wie ein sonstiger Majoritätsbeschluss. Damit dies geschehe, ist in allen Fällen erforderlich, dass der Wille der Majorität der Minorität erklärt werde. Erst dadurch entsteht eine Verbindlichkeit der Minorität, zur Ausführung des Beschlusses mitzuwirken, und erst von da ab läuft die Frist des Art. 468. Eine Notificationspflicht gegenüber der Minorität besteht nach gemeinem deutschen Seerecht nicht, eine Unterlassung der Mittheilung würde nur bewirken, dass jene nicht in mora kommen, und die Derelictionsfrist nicht zu laufen beginnen könnte, dies gilt selbst dann, wenn ein Correspondentrheder bestellt ist, da dieser den einzelnen Mitrhedern nur auf ihr Verlangen Auskunft über die gefassten Beschlüsse zu geben verpflichtet ist (Art. 465). Dagegen hat nach mecklenburgischem Particularrecht der Correspondentrheder sofort nach beendigter Abstimmung die überstimmte Minderheit mit jedem Beschluss der Majorität bekannt zu machen (V vom 22. Oct. 1869 § 1). Der Wille der Majorität gilt nur in den Angelegenheiten der Rhederei, und auch hier giebt es gewisse Grenzen, welche theils in der Natur der Sache liegen, theils auf Besonderheiten beruhen. Das HGB führt vier Fälle an, in welchen Einstimmigkeit erforderlich ist, nämlich:

1. bei Beschlüssen, welche eine Abänderung des Rhedereivertrags bezwecken;

2. bei Beschlüssen, welche den Bestimmungen des Rhedereivertrags entgegen sind;

3. bei Beschlüssen, welche dem Zwecke der Rhederei fremd sind;

4. zu dem Beschlusse, einen Correspondentrheder zu bestellen, welcher nicht zu den Mitrhedern gehört (Art. 459 Satz 2 = Niederlande 326)[6].

Ueber die Fälle unter 1 und 2 s. oben unter A, über den unter 4 § 26 A. Hier ist nur der dritte Fall zu besprechen. Unter dem Zweck

[5] ROHG XVI 382, XXII 292, RG IX 140. A. Ans. die französische Praxis, s. Cresp-Laurin I 352; Desjardins II 155; Valroger I 359, auch Kist V 71 f.

[6] Nicht dagegen gehören hierher die Fälle der Art. 470 al. 2 und 473 al. 2 letzter Satz, da es sich hier nicht um den Willen der Rhederei in ihren Angelegenheiten handelt.

der Rhederei ist hier nichts anderes zu verstehen, als der Zweck jeder Rhederei, nämlich Erwerb durch die Seefahrt [7]. Es gehört dazu also zweierlei:

1. Das Schiff soll Seefahrt betreiben. Einzelne ältere Seerechte gingen sogar so weit, dass sie für den Fall, wenn die Majorität das Schiff liegen lassen wollte, der Minorität gestatteten, es zur Seefahrt zu verwenden [8]. So weit geht das HGB nicht, es giebt der Minorität nur das negative Recht, sich jeder anderen Benutzung des Schiffs als der zur Seefahrt zu widersetzen. Wollte die Majorität auf ihrem Beschlusse beharren, so würde dies eine Auflösung der Rhederei herbeiführen.

2. Durch die Seefahrt soll Erwerb betrieben werden. Es genügt jede Art von Erwerb [9], welche nach den Anschauungen der Interessenten eine übliche ist, also nicht nur Transport von Gütern und Personen, sondern auch Seefischerei, Bugsirdienst und ähnliches, dagegen kann die Majorität die Minorität nicht zwingen, ihrem Antheil am Schiffe entsprechend Ladung anzuschaffen, und es würde, wenn sie dies unterlassen hat, die übliche Fracht dennoch unter alle Mitrheder zu vertheilen sein [10].

Ausser den im HGB ausdrücklich erwähnten Fällen ist Einstimmigkeit immer auch dann erforderlich, wenn dem einzelnen Mitrheder ein wohlerworbenes Recht gegenüber der Majorität zusteht. Dies ist nicht nur in den oben unter 1—3 genannten Fällen anzunehmen, sondern unter Umständen [11] auch dann, wenn es sich um Abänderung eines gefassten Majoritätsbeschlusses handelt. Auch hier wird man unterscheiden müssen zwischen blossen Verwaltungsakten und solchen Beschlüssen, durch welche dem einzelnen Rheder Rechte erwachsen sollen. Eine feste Grenze zwischen diesen beiden Arten von Beschlüssen lässt sich indessen nicht ziehen, dagegen kann

[7] And. Ansicht Makower S 497 Anm 15 b.

[8] Namentlich die in Anm 2 erwähnten hansischen Bestimmungen.

[9] Dem Zwecke der Rhederei fremd ist die Versicherung des Schiffs, s. Desjardins II 161 f., nicht dagegen die Versicherung der Fracht und Ausrüstungskosten, s. de Wal II Nr 80 unter c und unten S 206. Eine ganz andere Auffassung herrscht im englischen Recht, hier kann die Minorität überhaupt nicht zur Theilnahme an der Ausrüstung des Schiffs gezwungen werden.

[10] Vgl. den Fall bei Valin I 579. In älterer Zeit wäre diese Frage anders zu entscheiden gewesen, s. S 8 f. und 16. Ebensowenig ist es der Majorität gestattet, das Schiff einem Ausrüster zu vermiethen, s. § 23 Anm 1.

[11] Zu weit geht ROHG XVI 382, wonach jeder Mitrheder berechtigt wäre zu verlangen, dass jeder gefasste Majoritätsbeschluss auch ausgeführt werde, und zur Umstossung eines solchen Beschlusses Einstimmigkeit aller Mitrheder erforderlich wäre, s. auch Desjardins II Nr 331.

man sagen, dass bei Beschlüssen über Vertheilung der Einnahmen und Uebernahme von Verbindlichkeiten die Abänderung nach der Beschlussfassung Einstimmigkeit erfordert, selbstverständlich aber nur derjenigen Mitrheder, welchen gegenüber der Wille der Rhederei in die Aussenwelt getreten, d. h. geäussert ist, da der Wille sonst keine rechtliche Bedeutung hat.

§ 26. b. Der Correspondentrheder[1].

Um Dritten gegenüber rechtliche Wirkungen zu haben, muss der Wille der Majorität in die Aussenwelt treten. Dies kann geschehen entweder dadurch, dass die Personen, welche den Willen zu erzeugen im Stande sind, gemeinschaftlich handelnd auftreten, oder aber dadurch, dass sie Jemanden beauftragen, ihn sei es ihren Mitrhedern, sei es dritten Personen zu erklären. Im letzteren Falle kommen die gewöhnlichen Grundsätze der Stellvertretung zur Anwendung, insbesondere muss der Dritte, der der Rhederei gegenüber Rechte aus einem mit dem Vertreter abgeschlossenen Rechtsgeschäft geltend machen will, nachweisen, dass derselbe beauftragt war, ein solches Geschäft einzugehen. Besondere Grundsätze haben sich dagegen ausgebildet, wenn ein Correspondentrheder, d. h. ein ständiger Vertreter der Rhederei bestellt worden ist, indem sein Wille auch ohne besondere Beauftragung von Seiten der Majorität, ja unter Umständen selbst im Widerspruche mit derselben dennoch als Wille der Rhederei zu gelten hat. Die Bestellung dieses Bevollmächtigten, seine Stellung dritten Personen und der Rhederei gegenüber sind hier im Zusammenhange zu besprechen.

[1] HGB Art. 459—466, preuss. Entw 398—405, Mot S 221—223, 1. Entw 409—416, Prot IV 1520—42, VIII 3715—23. 3741—43. 3794 f. 4464—66. 4478 bis 4480. — Aelteres deutsches Recht: Hans. Recess von 1591, 4. 5, Hans. Seer. I 4, 6, V 1, Hamb. Stat. II 13, 4, PSR II 2, 12, III 37, Danz. Willk. von 1761 I 4. 4, 2 f., PLR II 8 § 1431 f. 1518. — Fremdes Recht: Niederlande 326—340 (beruht z. Th. auf einer amsterdamer V vom 29. Jan. 1754), Norwegen 5 und 41, Schweden 13—21, Finland 19. 22—26, Russland 714 f., Belgien 10; ferner: Italien Cod. p. la mar. merc. 52—56, England M. Sh. Act 1876 s. 22. 35 f. (managing owner). — Literatur, deutsche: Jebens im Centralorgan NF I 365—391; Lewis, Seerecht I 68—81, Handbuch IV 66—71; ältere: Jacobsen S 53 ff., dann vor allem: Cropp in Heise und Cropp, Abhandlungen I 504—534; Pöhls I 119 ff.; v. Kaltenborn I 123—135; fremde: Rietveld van der Feen, De societatis exercitoriae actore, L. B. 1840; Holtius II 65—75; Diephuis II 57—63; de Wal II 59—65; Kist V 75—88; Hambro § 12; Story, Agency Nr 35, Partnership Nr 418; Abbott S 61—63; Maclachlan S 182—187; Bell I 503 f.; Parsons I 109—114; Desjardins II 9 ff.; Valroger I 361—368. Hinsichtlich vieler Fragen ist auf Abschnitt 3 zu verweisen.

Was die historische Entwicklung[2] dieser Art Vollmacht anlangt, so ist dieselbe neueren Datums und hat sich innerhalb der germanischen Seerechtsgruppe vollzogen; ähnliche Bedürfnisse wurden in früherer Zeit in anderer Weise befriedigt, auch im modernen romanischen und anglo-amerikanischen Seerecht wird für sie auf andere Weise gesorgt[3]. Für Deutschland enthielt schon die ältere preussische Gesetzgebung angemessene Bestimmungen, maassgebend jedoch wurde einerseits die Judicatur des lübecker OAG[4], andererseits das niederländische Recht.

A. Nach gemeinem deutschen Seerecht ist die Bestellung eines Correspondentrheders facultativ, es genügt dazu nicht das Verlangen eines Mitrheders, sondern es muss die Majorität dafür sein. Dagegen muss nach mecklenburgischem Particularrecht für jede Rhederei ein Correspondentrheder bestellt werden (EV § 51)[5]. Zur Ernennung einer bestimmten Person zum Correspondentrheder genügt ein Majoritätsbeschluss, wenn er aus der Zahl der Mitrheder genommen wird, sonst ist Einstimmigkeit erforderlich (Art. 459 al. 1). Es kann daher derjenige Mitrheder, welchem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, sich selbst wider den Willen der übrigen Mitrheder zum Correspondentrheder machen. Einer Form bedarf der Anstellungsvertrag wohl überhaupt nicht[6], ebensowenig ist eine Anmeldung oder öffentliche Bekanntmachung vorgesehen, nur nach mecklenburgischem Particularrecht besteht eine Verpflichtung zur Eintragung in das Schiffsregister. Die Bestellung kann erfolgen durch ausdrückliche Einräumung der Befugnisse eines Correspondentrheders, oder es kann aus den Umständen hervorgehen, dass eine solche beabsichtigt war. Letzteres ist noch keineswegs der Fall, wenn die Mitrheder Jemandem den Auftrag geben, sie für einzelne bestimmte Geschäfte oder an einem bestimmten auswärtigen Orte zu vertreten, wohl aber, wenn Jemand zum ständigen Vertreter am Orte des Heimathafens bestellt wird[7]. Die Bestellung zum Correspondentrheder erlischt durch den Tod desselben, Concurserklärung über ihn und Eintritt der rechtlichen oder thatsächlichen

[2] Ueber dieselbe vgl. Cropp a. O. S 504 ff.

[3] Erst in neuester Zeit scheinen auch hier ähnliche Grundsätze zur Anerkennung zu gelangen. Vorher wandte man die Grundsätze der gewöhnlichen Stellvertretung an. Vgl. Lewis, Seerecht I 72 Anm 1.

[4] Entsch. vom 20. Oct. 1823 (Bade c. Berend Rosen). Eigenthümliche Grundsätze galten und gelten z. Th. noch in Mecklenburg, s. rostocker Sammlung I 3—8.

[5] Ueber die Rechtsfolge der Unterlassung ist nichts bestimmt.

[6] Da der Correspondentrheder regelmässig Kaufmann ist oder ein solcher wird, so gilt die Regel von der Formlosigkeit der Handelsgeschäfte.

[7] ROHG XVII 235.

Unfähigkeit zur Vermögensverwaltung, Ablauf einer etwa vorgesehenen Zeit und durch Widerruf. Der Untergang des Schiffs entzieht ihm zwar seine Vertretungsbefugniss Dritten gegenüber nicht völlig [8], gleichviel ob der Dritte den Untergang kannte oder nicht kannte, dagegen wird der Umfang derselben ein beschränkterer, sobald der Untergang des Schiffes bekannt geworden ist. Aehnliche Grundsätze gelten, wenn die Rhederei aus anderen Gründen aufgelöst wird. Obwohl der Correspondentrheder meist in dem Verhältnisse eines socius zu den übrigen Mitrhedern steht, ist doch auch in diesem Falle seine Stellung nach den Grundsätzen des Mandats geregelt, und es steht daher der Majorität der Widerruf der Bestellung jederzeit frei, ebenso jedem Mitrheder dann, wenn er nicht aus der Zahl der Mitrheder bestellt worden ist (Art. 459 al. 2). Erfolgte der Widerruf in diesen Fällen ohne Grund, so hat er das Recht Entschädigung zu verlangen, die Höhe derselben wäre eventuell durch richterliches Ermessen zu bestimmen. Der Anspruch steht ihm zu gegen sämmtliche Mitrheder pro rata, während diejenigen, welche den Widerruf nicht bewirkt haben, unter Umständen Regress gegen die übrigen nehmen können.

B. Dritten Personen gegenüber hat der Correspondentrheder gesetzliche Befugnisse, welche von dem Inhalte des Anstellungsvertrags abweichen können. Diese Befugnisse stehen ihm zu, so lange er Correspondentrheder ist, aber nicht länger; der Dritte, der mit ihm als solchem contrahirt, hat daher eine Erkundigungspflicht und eventuell zu beweisen, dass sein Contrahent zur Zeit des Vertragsabschlusses Correspondentrheder war, kann er das nicht, so kann er sich an den Correspondentrheder persönlich als an einen falsus procurator halten. Eine Abweichung gilt in Mecklenburg: hier kommt es auf die Löschung im Schiffsregister an; so lange dieselbe nicht bewirkt ist, bleibt die Rhederei dem Dritten verpflichtet, wenn sie nicht im Stande ist, das Wissen oder Wissenmüssen desselben zur Zeit des Vertragsabschlusses nachzuweisen, während der Grundsatz des Art. 25 al. 3 keine Anwendung findet.

I. Was den Umfang der Befugnisse des Correspondentrheders anlangt, so waren darüber die Ansichten vor dem Erlasse des HGB getheilt. Die einen fassten seine Stellung enger auf, indem sie als den Hauptzweck seiner Bestellung die Vereinfachung der Geschäftsführung ansahen; es solle zwar Jemand vorhanden sein, der für das Interesse der Rheder wache; dies Interesse selbst sei demselben aber

[8] Es gelten ähnliche Grundsätze, wie die in § 24 C 4 dargestellten. And. Ansicht das AG Celle bei Seuffert XXIV Nr 70 und Lewis, Seerecht I 70.

keineswegs zur Disposition gestellt. Daher habe derselbe stets, sobald eine wichtige und zweifelhafte Angelegenheit in Frage stände, die Rheder zusammenzurufen und einen Beschluss derselben zu veranlassen. Dieser namentlich von Cropp[9] vertretenen Ansicht stand eine zweite gegenüber, die in dem Correspondentrheder einen mit voller Gewalt bekleideten Stellvertreter der Eigenthümer des Schiffs erblickte und demselben auch da, wo die übrigen Rheder anwesend sind, die Befugniss zu allen denjenigen Handlungen zuschrieb, welche das gemeine Recht, ohne zwischen den Fällen der Anwesenheit und der Abwesenheit der Rheder zu unterscheiden, dem Schiffer einräumt, und welche direct oder indirect die Betreibung des Frachtverdienstes mit dem Schiffe zum Gegenstande haben. Diese zweite Ansicht ist von dem HGB adoptirt worden, welches gleichzeitig das Verhältniss des Correspondentrheders zu den Mitrhedern von dem zu dritten Personen scharf sonderte und bei Regelung des ersteren jene von Cropp vertretene Ansicht zu Grunde legte. Das allgemeine Princip, welches das HGB hinsichtlich des Umfangs seiner Befugnisse dritten Personen gegenüber aufstellt, geht dahin, dass er kraft seiner Bestellung befugt ist, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt (Art. 460 al. 19). Unter dem Geschäftsbetriebe einer Rhederei ist zu verstehen derjenige irgend einer Rhederei, es steht daher der Correspondentrheder in der Mitte zwischen dem Procuristen, der ermächtigt ist zu allen Geschäften und Rechtshandlungen, welche der Betrieb irgend eines Handelsgewerbes überhaupt mit sich bringt, und dem Handlungsbevollmächtigten, der zur Vornahme aller Geschäfte und Rechtshandlungen befugt ist, welche der Betrieb eines derartigen Handelsgewerbes u. s. w. gewöhnlich mit sich bringt. Nach Feststellung des Grundprincips führt das HGB zunächst eine Reihe besonders wichtiger Geschäfte auf, welche darunter fallen sollen, und schliesst daran eine Reihe anderer Rechtshandlungen an, welche als nicht darunter begriffen zu betrachten sind.

1. Von den ersteren werden folgende erwähnt:

a. Der Correspondentrheder ist ermächtigt, alles vorzunehmen, was sich auf die Ausrüstung, Erhaltung und Verfrachtung der Schiffe bezieht (Art. 460 al. 2). Unter Ausrüstung sind alle diejenigen Geschäfte begriffen, deren Vornahme nöthig ist, um ein von dem Erbauer abgeliefertes Schiff in den Stand zu setzen, eine bestimmte

[9] A. a. O. S 518 ff., s. auch 513 ff., vgl. ferner Buchka und Budde, Entsch. VI 193.

Reise zu unternehmen. In diesem weiteren Sinne gehört darunter demnach auch die Anstellung des Schiffers und der Schiffsmannschaft. Die Anstellung des ersteren erwähnt das HGB besonders (Art. 460 al. 4), auch die Annahme der letzteren kann rechtsgiltig durch den Correspondentrheder erfolgen[10], gewöhnlich aber geschieht sie durch den Schiffer, welcher zu derselben auch im Heimatshafen befugt ist (Art. 495). Zur Ausrüstung im engeren Sinne gehört vor allem die Anschaffung des Schiffsinventars und des zu der Reise nöthigen Proviants. Zu allen diesen Anschaffungen ist der Correspondentrheder befugt, ja, wenn das Schiff sich im Heimatshafen befindet, der Rhederei gegenüber auch verpflichtet (Art. 464), da der Schiffer hierzu einer besonderen Vollmacht bedürfen würde. Zur Erhaltung des Schiffes gehören vor allem die Reparaturen: solche vornehmen zu lassen ist der Correspondentrheder im Verhältniss zu Dritten ganz allgemein befugt, selbst aussergewöhnliche Reparaturen gehören zum gewöhnlichen Rhedereibetriebe[11]. Unter Verfrachtung ist nicht nur der Abschluss von Frachtverträgen zur Beförderung von Personen oder Gütern zu verstehen, sondern auch der von Bugsirverträgen, ja man wird ihm die Befugniss, Verträge über Bergung und Hilfeleistung in Seenoth (Art. 743 und 751) abzuschliessen, nicht nur dann, wenn der Zweck der betreffenden Rhederei ein derartiger ist, sondern ganz allgemein zugestehen müssen[12].

b. Der Correspondentrheder ist berechtigt, Fracht, Ausrüstungskosten und Havereigelder zu versichern, darüber s. unter 2 c.

c. Der Correspondentrheder ist zur Empfangnahme von Geldern legitimirt, soweit dieselbe mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe in Verbindung steht. Diejenigen Zahlungen liberiren daher den Schuldner der Rhederei, welche auf Grund von Rechtsgeschäften erfolgen, die zum gewöhnlichen Geschäftsbetriebe einer Rhederei gehören, daher die Zahlung von Frachtgeldern, nicht aber ganz allgemein die Zahlung von Kaufgeldern im Sinne des Art. 776[13].

d. Den gleichen Umfang wie seine Vertretungsbefugniss überhaupt,

[10] Vgl. ROHG VIII 343.

[11] Dies geht aus Art. 463 al. 2 hervor. Eine aussergewöhnliche Reparatur liegt jedoch nicht mehr vor, wenn das Schiff als reparaturunwürdig condemnirt ist.

[12] Denn es giebt Rhedereien, in deren Geschäftsbetrieb solche Verträge gewöhnlich vorkommen: da nun der Correspondentrheder alle Geschäfte vornehmen kann, welche der Betrieb irgend einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt, kann jeder Correspondentrheder solche Geschäfte rechtsgiltig abschliessen.

[13] Die letztere Frage ist danach zu entscheiden, welche Befugnisse man dem Correspondentrheder im Liquidationsstadium zuschreibt.

hat die Befugniss des Correspondentrheders, die Rhederei vor Gericht zu vertreten. Innerhalb jener Grenzen darf er daher Klagen anstellen und kann ihm der Einwand der mangelnden Activlegitimation nicht entgegengesetzt werden. Ob und wie weit er auch verpflichtet ist, die Rhederei vor Gericht zu vertreten, wenn dieselbe verklagt wird, ist im HGB nicht ausdrücklich entschieden, und das Reichsgericht (RG I 295—299) hat die Frage mit Bezugnahme auf eine Stelle der Protokolle (VIII 3743) und den Sprachgebrauch des HGB ganz allgemein verneint. So unbequem diese Ansicht für die Praxis sein mag[14], wird man sich ihr doch im allgemeinen anschliessen müssen, dagegen wird für das mecklenburgische Particularrecht wegen der obligatorischen Bestellung des Correspondentrheders das Gegentheil anzunehmen sein, auch wird man berechtigt sein, den § 159 der CPO zur analogen Anwendung zu bringen[15], so dass Zustellungen in den durch den gewöhnlichen Rhedereibetrieb hervorgerufenen Rechtsstreitigkeiten an ihn mit gleicher Wirkung, wie an die einzelnen Mitrheder erfolgen. So weit die Befriedigung aus der fortune de terre der einzelnen Mitrheder gesucht wird, ermöglicht eine Verurtheilung des Correspondentrheders, auch wenn derselbe die Prozessführung übernommen hat, eine Zwangsvollstreckung nur gegen diejenigen Mitrheder, welche in dem Urtheile oder in der demselben beigefügten Vollstreckungsclausel namentlich bezeichnet sind (CPO § 671), schafft dagegen Rechtskraft auch gegen die übrigen.

e. Endlich hat der Correspondentrheder die Befugniss, den Schiffer anzustellen und zu entlassen (Art. 460 al. 4). Dieses Recht wurde ihm

[14] Wenn das Reichsgericht das Gegentheil annimmt mit Rücksicht darauf, dass aus dem Schiffsregister ersichtlich sei, wer Mitrheder ist, so ist diese Behauptung offensichtlich unrichtig, denn wer als Mitrheder haftbar ist, das richtet sich nach den Bestimmungen der Art. 471 und 474 al. 2, wonach nur der Correspondentrheder in der Lage ist, stets zu wissen, wer zu belangen ist. Auch wenn man annimmt, dass der im Schiffsregister Eingetragene wenigstens prima facie belangt werden kann — vgl. § 21 V, bes. Anm 12 —, so cessirt seine Haftung als Mitrheder doch, sobald er nachweist, dass die Mittheilung (Art. 471 al. 1) an den Correspondentrheder erfolgt war. Es liegt hier also der Fall ganz anders, als hinsichtlich des Procuristen: wer als Principal des letzteren haftet, kann aus dem Handelsregister ersehen werden, wen der Correspondentrheder verpflichtet hat, dagegen nicht. Die Parallele des Reichsgerichts auf S 296, welche Lewis I 74 reproducirt, ist durchaus schief. Der letztere Schriftsteller findet diese Ansicht jetzt sogar „natürlich“, also selbstverständlich, nachdem er in der ersten Auflage I 55 das stricte Gegentheil behauptet hatte. — Nach dem Reichsgerichte kämen die Mitrheder nicht in mora accipiendi, wenn der Correspondentrheder die Annahme einer Zahlung grundlos verweigerte.

[15] And. Ansicht Lewis I 74 Anm 2.

namentlich mit Rücksicht auf die aussergewöhnlichen Fälle, in denen schnelles Handeln von Nöthen, beigelegt. Der Schiffer, welcher von ihm ohne Grund entlassen ist, kann daher seine Entschädigungsansprüche gegen sämmtliche Mitrheder pro rata ihrer Schiffsparten geltend machen. Der Correspondentrheder hat sodann auch die ausschliessliche Befugniss, dem Schiffer Anweisungen zu ertheilen (Art. 460 al. 4); neben denselben sind die Anweisungen einzelner Mitrheder unbeachtlich[16], der Schiffer ist nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, dieselben zu ignoriren, wenn sie mit denen des Correspondentrheders collidiren. Hat der Schiffer daher auf seine Anweisung hin gehandelt, so wird er von der Haftung im Sinne des Art. 478 f. sämmtlichen Mitrhedern gegenüber befreit. Nur dann braucht der Schiffer dem Correspondentrheder nicht zu folgen, wenn ihm von Seiten der Mitrheder ein Majoritätsbeschluss mitgetheilt wird, der den Anweisungen jenes widerspricht. Ist daher ein Mitrheder Eigenthümer von mehr als der Hälfte des Schiffes, so gehen seine Anordnungen als Majoritätsbeschlüsse denjenigen des Correspondentrheders vor.

2. Während der Correspondentrheder im allgemeinen zur Vornahme von Geschäften und Rechtshandlungen keinerlei Specialvollmacht bedarf (Art. 460 al. 6), wie sie namentlich das mecklenburgische Recht vor Erlass des HGB in gewissen Fällen verlangte, führt dasselbe eine Reihe von Rechtsgeschäften einzeln auf, deren Vornahme durch den Correspondentrheder ohne eine ihm von Seiten der Rhederei oder einzelner Mitrheder ertheilte Vollmacht die Mitrheder nicht verpflichtet. Theilweise bilden diese Fälle Ausnahmen von dem Grundprincip, auch ist zu beachten, dass, während im allgemeinen die Vertretungsbefugniss des Correspondentrheders umfangreicher oder ebenso umfangreich ist wie die des Schiffers, durch die zu erwähnenden Beschränkungen auch der Fall gegeben wird, dass die Befugnisse des Schiffers grössere sind. Sollten die Mitrheder den Correspondentrheder beauftragt haben, auch die zu erwähnenden Geschäfte in ihrem Namen vorzunehmen, so kämen die gewöhnlichen Mandatsgrundsätze zur Anwendung[17]. Das HGB erwähnt folgende Geschäfte:

a. Die Eingehung von Wechselverbindlichkeiten und die Aufnahme von Darlehen im Namen der Rhederei oder einzelner Mitrheder. Beide Geschäfte kommen im Rhedereibetriebe häufig vor, der Correspondentrheder hat dieselben aber in eigenem Namen, wenn auch

[16] Vgl. schon PSR II 12. S. ferner Buchka und Budde VI 193 ff.

[17] Dem Mandat steht gleich ein pactum adjectum des Rhedereivertrags und ratihabirte negotiorum gestio, vgl. ROHG VIII 63 ff.

für Rechnung der Rhederei vorzunehmen[18]. Ueber die Rechte, die er dann erwirbt, s. § 27.

b. Der Verkauf und die Verpfändung des Schiffs oder einzelne Schiffsparten. Das letztere versteht sich von selbst, dagegen hat unter gewissen Voraussetzungen der Schiffer das Recht, das ganze Schiff zu verkaufen und zu verpfänden (verbodmen). Eine Anweisung, die der Correspondentrheder in diesen Fällen dem Schiffer geben würde, wäre rechtlich irrelevant, der Verkauf bezw. die Verbodmung wäre immer nur dann rechtsgiltig, wenn jene Voraussetzungen vorhanden wären (Art. 499, 497 und 681).

c. Die Versicherung des Schiffs oder einzelner Schiffsparten. Wie wir gesehen haben, betrachtet das HGB den Versicherungsvertrag als einen durchaus selbständigen Vertrag, das Versicherungsrecht als eine selbständige Rechtsmaterie. Deshalb ist dem Correspondentrheder der Abschluss von Versicherungsverträgen nur dann gestattet, wenn derselbe nach der Anschauung des Verkehrs zur Sicherung des Rhedereibetriebs geboten ist. Dies ist aber nicht der Fall hinsichtlich der Cascoversicherung, da viele Mitrheder, besonders solche, welche an vielen Schiffen betheiligt sind, gar nicht die Absicht haben, ihre Schiffsparten zu versichern, sondern das Risico dadurch mindern, dass sie an mehreren Schiffen Antheile erwerben; deshalb ist der Correspondentrheder nicht berechtigt, das Schiff selbst versichern zu lassen. Ueberwiegende Gründe der Zweckmässigkeit sprachen für die entgegengesetzte Entscheidung, soweit es sich um die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder handelt. Da in vielen Fällen die einzelnen Mitrheder erst lange nach Abschluss von Frachtverträgen und der Vornahme derartiger Verwendungen Kenntniss von denselben erlangen[19], würden sie schutzlos dastehen, wenn nicht der Correspondentrheder die Befugniss hätte, die Gefahr solcher Verluste abzuwenden und einen Gewinn zu sichern dadurch, dass er die Ausrüstungskosten, die Heuer, die Havereigelder, die Fracht, soweit sie nicht schon in der Versicherung der vorher genannten Gegenstände begriffen ist, versichert. Eine solche Versicherung ist übrigens nicht

[18] Das Gesetz will es verhüten, dass die rein formalen Beziehungen des Wechselgeschäfts zwischen den Mitrhedern, welche die zu Grunde liegenden materiellen Verhältnisse nicht zu übersehen vermögen, und dritten Personen zur Existenz kommen. Beim Darlehen liegt die Sache insofern ähnlich, als die Mitrheder erst bei der Rechnungslegung ersehen können, wie gross die Höhe eines solchen hat sein müssen. Vgl. auch ROHG XXV 49 f.

[19] Auch ist von Bedeutung, dass der einzelne Mitrheder Dritten gegenüber keine directen Rechte hat, s. § 28 A III.

als Versicherung für fremde Rechnung aufzufassen, da der Correspondentrheder zu derselben gesetzlich legitimirt ist (Art. 460 al. 2)[20]. Regelmässig wird übrigens auch eine Verpflichtung zum Abschliessen solcher Verträge auf Seite des Correspondentrheders der Rhederei gegenüber bestehen[21], doch kann der geäusserte oder präsumtive Wille der Rhederei ein anderer sein.

II. Hat der Correspondentrheder innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse[22] gehandelt, so kann die Rhederei nur dann einwenden, dass die von demselben Dritten gegenüber vorgenommenen Rechtsgeschäfte sie nichts angehen, wenn sie beweist (Art. 462):

1. dass sie die gesetzlichen Befugnisse desselben dahin beschränkt habe, sei es ganz allgemein oder für einen concreten Fall, sei es bei seiner Bestellung oder später;

2. dass diese Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war, und diesem Fall ist der gleichzustellen, wenn ihm dieselbe hätte bekannt sein müssen (Prot IV 1531 f.)[23].

III. Ist dies nicht der Fall, so wird die Rhederei durch ein Rechtsgeschäft, welches der Correspondentrheder als solcher innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossen hat, dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet, und zwar letzteres in gleichem Umfange, als wenn das Geschäft von den Mitrhedern selbst abgeschlossen worden wäre (Art. 461), während zwischen dem Dritten und dem Correspondentrheder als solchem an und für sich weder Rechte noch Verbindlichkeiten entstehen. Hieraus folgt:

1. die Rhederei haftet nur für Rechtsgeschäfte des Correspondentrheders, nicht für Delicte desselben, vgl. auch Prot IV 1580 f.;

2. der Correspondentrheder muss als solcher, d. h. als Stellvertreter contrahirt haben, dazu genügt Bezugnahme auf ein bestimmtes Schiff, die Namen der einzelnen Mitrheder brauchen nicht genannt zu werden (Art. 461 al. 1). Tritt er als Bote auf oder contrahirt er in

[20] Vgl. ROHG XV 119—122. Dagegen wird bei der Versicherung von Schiffsparten durch den Correspondentrheder eine Versicherung für fremde Rechnung vorliegen (Art. 786 f.).

[21] Niederlande 334. Vgl. ROHG VIII 65, XV 118 f.

[22] Contrahirt der Correspondentrheder als solcher ausserhalb seiner gesetzlichen Befugnisse, so hat der Dritte gar kein Klagrecht, auch nicht gegen den Correspondentrheder als falsus procurator, da der Umfang der Vertretungsbefugniss gesetzlich feststeht (Art. 55 al. 2, 298 al. 2). Anders ist diese Frage beim Schiffer zu entscheiden, s. § 37 III 3.

[23] And. Ansicht Laband in der Z f. HR X 29; Jebens a. O. S 384; s. aber Lewis I 77 und unten § 37 IV 2.

eigenem Namen[24] oder als Specialmandatar sämmtlicher oder einzelner Mitrheder, so gelten die allgemeinen Grundsätze;

3. hat der Correspondentrheder als solcher gehandelt, so werden berechtigt diejenigen Personen, die zur Zeit des Handelns Mitrheder waren, s. darüber § 28 B, sie können aber dieses Recht Dritten gegenüber nicht einzeln geltend machen, s. § 28 A III. Soweit es sich um eine Verpflichtung handelt[25], ist die Frage, ob eine Haftung mit der fortune de mer oder unbeschränkte eintritt, danach zu beurtheilen, welche Art der Haftung eingetreten wäre, wenn die Rheder selbst gehandelt hätten[26].

C. Gegenüber der Rhederei hat der Correspondentrheder die Stellung eines Mandatars mit weitgehenden Befugnissen. Infolgedessen hat er nicht das Recht, dem sei es allgemein, sei es in einem concreten Falle ausgesprochenen Willen der Rhederei entgegen zu handeln, sondern hat denselben zur Ausführung zu bringen. Im übrigen hat er zwar im allgemeinen auch gegenüber der Rhederei dieselben Befugnisse wie gegenüber Dritten, doch darf er gewisse Handlungen, das Veranstalten von neuen Reisen[27] und Unternehmungen, die Vornahme aussergewöhnlicher Reparaturen, die Anstellung und Entlassung des Schiffers, nicht selbständig vornehmen, sondern hat vorher die Beschlüsse der Rhederei einzuholen (Art. 463). Bei der Vornahme aller Handlungen in den Angelegenheiten der Rhederei[28] ist er verpflichtet die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders anzuwenden (Art. 464), d. h. er haftet für abstracte, nicht blos für concrete culpa. Wann diese Sorgfalt nicht angewendet ist, kann nur aus den

[24] Der Fall, dass der Correspondentrheder in eigenem Namen für Rechnung der Mitrheder contrahirt, wird bei gewissen Geschäften der regelmässige sein: die Anschauungen des Verkehrs, welche hier andere sind, als hinsichtlich des Schiffers, werden dabei zu beachten sein.

[25] Ueber die ältere Rechtsprechung s. Asher, Rechtsfälle I 98—108.

[26] Das Citat Art. 452 ist von Bedeutung einmal wegen der Nr 2 dieses Artikels und sodann insofern, als ein Verschulden des Correspondentrheders in Ansehung der Vertragserfüllung (Art. 452 al. 2) den Mitrhedern präjudicirlich ist. Dagegen wird man den Correspondentrheder nicht für befugt halten dürfen einen Gewährleistungsvertrag (Art. 452 al. 2) abzuschliessen, da derartige Verträge ungewöhnliche sind. Ganz allgemein blosse Haftung mit der fortune de mer gilt nach niederländischem Recht Art. 335.

[27] Vgl. ROHG XXII 290 f. Dem Majoritätsbeschluss steht Ratihabition gleich mit der Maassgabe, dass auch bei letzterer die Mehrheit die Minderheit bindet, ebenda S 295.

[28] Bei Rechtsgeschäften ist es gleichgiltig, ob er sie in eigenem Namen oder als Correspondentrheder vorgenommen hat, s. auch Lewis I 78 f.

Umständen des einzelnen Falles mit Berücksichtigung der in den Interessentenkreisen herrschenden Anschauungen entnommen werden. Einzelne besondere Vorschriften enthält das HGB:

1. Der Correspondentrheder hat über seine die Rhederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Beläge aufzubewahren (Art. 465 Satz 1), er darf also die Buchführung der Rhederei nicht mit der über seine eigenen Handelsgeschäfte, noch weniger mit der anderer Personen, insbesondere des Schiffers, vermischen; es genügt indess vollständige innere Absonderung der Buchführung, das Halten besonderer Bücher ist nicht unbedingt erforderlich.

2. Der Correspondentrheder muss jedem Mitrheder, aber nur auf dessen Verlangen[29], Kenntniss von allen Verhältnissen geben, die sich auf die Rhederei beziehen (Art. 465 Satz 2). Insbesondere ist er verpflichtet, alle diejenige Auskunft zu ertheilen, welche den Mitrheder in den Stand setzt, seine Part zu versichern und die ihm dabei obliegende Anzeigepflicht zu erfüllen: er muss demnach von allen das Schiff, die Reise und Ausrüstung angehenden Verhältnissen Nachricht geben und vor allem das Auslaufen des Schiffs anzeigen. Unter Umständen kann er hierzu auch, ohne dass die Mitrheder es besonders verlangen, verpflichtet sein, nämlich dann, wenn er eine solche Verpflichtung ausdrücklich übernommen hat und wenn in dem betreffenden Hafen, ja selbst auch nur in der betreffenden Rhederei eine solche Anzeige üblich ist[30].

3. Er hat jedem einzelnen Mitrheder jederzeit die Einsicht der die Rhederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere zu gestatten (Art. 465 Satz 3).

4. Endlich ist er verpflichtet, jederzeit auf Beschluss der Rhederei derselben Rechnung zu legen[31]. Erforderlich ist hierzu ein Majoritätsbeschluss; auch wenn ein solcher nicht zu erreichen ist, besteht jedem einzelnen Mitrheder gegenüber die aus dem Mandatsverhältniss entspringende Verpflichtung zur Rechnungsablegung selbstverständlich fort, auch kann die Majorität durch einen Beschluss der Minorität nicht das Recht rauben, bereits begründete Schadensersatzansprüche dem Correspondentrheder gegenüber geltend zu machen (Art. 466).

5. In Bezug auf die Rechte der Mitrheder an der Schiffspart des

[29] So auch Niederlande 337.

[30] Vgl. OTr XXII 52, Jebens a. O. S 388, auch Koch zu Art. 465 und Striethorst III 333 ff.

[31] Niederlande 338—340.

Correspondentrheders ist jetzt § 44 der ConcO maassgebend[32], darüber s. § 23 B.

Die Frage, ob der Correspondentrheder für seine Geschäftsführung eine Geldentschädigung zu erhalten hat, ist zunächst nach dem zwischen ihm und der Rhederei abgeschlossenen Anstellungsvertrage zu entscheiden. Enthält derselbe keine Bestimmungen, so ist ein Unterschied zu machen, je nachdem er Kaufmann ist oder nicht. Im ersteren Falle kann er ohne weiteres eine Provision beanspruchen (Art. 290 al. 1), im letzteren nur dann; wenn die Erhebung einer solchen in dem Heimatshafen des Schiffs üblich ist, was wohl überall der Fall sein wird. Auch über die Höhe der Provision entscheidet in Ermangelung besonderer vertragsmässiger Abmachungen der Ortsgebrauch.

§ 27. Verbindlichkeiten der einzelnen Mitrheder der Majorität gegenüber.

Jeder Mitrheder ist seinen Mitrhedern gegenüber verpflichtet, nach Verhältniss seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Rhederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes beizutragen (Art. 467 al. 1). Ueber die Art der Ausgaben entscheidet die Majorität der Mitrheder, bezw. der Correspondentrheder, wenn er innerhalb der Grenzen seines Mandats thätig geworden ist. Der Majorität steht insbesondere auch das Recht zu, die Minorität zu zwingen, Gläubiger aus ihrer fortune de terre zu befriedigen, denen an sich nur die fortune de mer verhaftet ist, doch haben die der Minorität angehörigen Mitrheder in diesem und einigen anderen Fällen besondere Rechte, s. § 29. Für den Seeverkehr ist es von Wichtigkeit, dass die erforderlichen Beiträge der Mitrheder unverzüglich eingehen, und es haben daher die meisten älteren und neueren Seerechte[1] Vorsorge für den Fall getroffen, dass die Mitrheder mit der Leistung derselben in Verzug gerathen. Die älteren Seerechte geben meist dem Schiffer, zuweilen nur auf Grund einer Genehmigung der Mitrheder, das Recht, das Geld verzinslich aufzunehmen und die Part des säumigen Mitrheders zu verbodmen. Viele Seerechte verlangen eine vorhergehende gerichtliche Autorisation, die aber meist schon auf einseitigen Antrag des Schiffers ertheilt zu wer-

[32] Vgl. preuss. Entw zum HGB 405 und Niederlande 332.

[1] Vgl. Cons. cap. 3 (= Tortosa 4) und 195, Hans. Rec. von 1591 Art. 57, Hans. Seer. V 7, Ord. de la mar. II 1, 18, Schwed. Seer. III 2, PSR II 6 vgl. Danz. Willk. I 4, 1, 7 und 4, 2, Schwed.-Pomm. Seer. III 2, Ord. von Bilbao 24, 35, Frankreich 233, Niederl. 342, Spanien 643, Belg. 23, Italien 507, Norwegen 11.

den pflegt. Das deutsche HGB sieht hier wie in den meisten sonstigen Fällen von einer Mitwirkung gerichtlicher Behörden ab, ebenso aber auch von einer Verbodmung, da es die uneigentliche Verbodmung überhaupt nicht kennt; dagegen giebt es jedem Mitrheder das Recht in Vorschuss zu gehen und die Schiffspart des betreffenden Rheders bis zum Betrage jenes Vorschusses versichern lassen zu dürfen (Art. 467 al. 2). Im einzelnen gelten hierüber folgende Bestimmungen:

1. In Vorschuss zu gehen mit den in Art. 467 al. 2 festgesetzten besonderen Wirkungen ist zwar nach den Worten des HGB nur der Mitrheder, daher der Correspondentrheder nur, wenn er zugleich Mitrheder ist, berechtigt, doch versteht es sich von selbst, dass auch der Correspondentrheder, welcher nicht Mitrheder ist, die gleichen Rechte hat, mag er nun im Namen aller übrigen Mitrheder in Vorschuss gehen, oder in eigenem Namen für Rechnung der Rhederei [2]. Ist es der Schiffer, der in Vorschuss geht, so ist überdies die Vorschrift des Art. 501 zu beachten.

2. Durch das In-Vorschuss-gehen entsteht für den Vorschiessenden in allen Fällen ein versicherbares Interesse (Art. 467 al. 2 und 782) hinsichtlich der betreffenden Schiffspart. Würde der Fall eintreten, dass nach dem Versicherungsvertrage der Versicherer den Vorschuss zu bezahlen hätte, so würden mit der Bezahlung die Rechte des Vorschiessenden gegen den betreffenden Mitrheder auf den Versicherer übergehen (vgl. Art. 808 und 809).

3. Ist der Mitrheder, für welchen in Vorschuss gegangen wird, überdies mit Leistung seines Beitrags in Verzug, so hat er vom Zeitpunkte des In-Vorschuss-gehens an gesetzliche Zinsen zu entrichten. Die Höhe dieser Zinsen beträgt 6 Proc. jährlich (Art. 287 al. 2). Ist der Mitrheder nicht in Verzug, so kann der in Vorschuss gehende Mitrheder selbst dann nicht Zinsen verlangen, wenn er Kaufmann ist [3].

4. Hat der in Vorschuss gehende Mitrheder sein Interesse versichert, so muss der säumige Mitrheder die Kosten der Versicherung ersetzen. Der Verzug des Mitrheders ist daher nur von Bedeutung für die Erstattung der Zinsen und Kosten, nicht aber relevant in Betreff der Frage, ob überhaupt ein versicherbares Interesse vorhanden sei: ein solches besteht schon durch den geleisteten Vorschuss, ROHG XV 115—117.

[2] Vgl. auch Prot IV 1510 f., VIII 3721, Lewis I 83, mecklenb. EV § 54, ROHG XV 116.

[3] Auf Art. 290 al. 2 kann man sich wegen der in § 16 I auseinandergesetzten Gründe nicht berufen. Auch kommt Art. 460 al. 5 in Betracht, wonach dem Correspondentrheder die Aufnahme von Darlehen untersagt ist: diese Bestimmung würde illusorisch werden, wenn er ohne weiteres Darlehnszinsen berechnen dürfte.

5. Soweit ungetheiltes Gesellschaftsvermögen besteht[4], kann jeder Mitrheder beim Concurse des Mitrheders, für den er in Vorschuss gegangen ist, sich auf das Vorzugsrecht des § 44 der ConcO berufen, durch welches selbstverständlich die Rechte der Schiffsgläubiger nicht beeinträchtigt werden können.

6. Hierdurch ist auch die clausula salvatoria, welche der Art. 467 al. 2 für die Landesgesetzgebung macht, praktisch grösstentheils bedeutungslos geworden, zumal nur die mecklenburgische Gesetzgebung von ihr Gebrauch gemacht hat[5]. Es ging dieser Vorbehalt dahin, dass nach Particularrecht zu beurtheilen sei, ob durch einen solchen Vorschuss ein Pfandrecht an der Part des säumigen Mitrheders entstehe. Dieses Pfandrecht des mecklenburgischen Particularrechts ist von Bedeutung einmal ausserhalb des Concurses, und sodann in demselben, wenn ein Correspondentrheder in Vorschuss gegangen ist, der nicht Mitrheder ist[6]. Es ist aufrecht erhalten durch ConcO § 41 unter 8, steht übrigens sämmtlichen Forderungen der Schiffsgläubiger nach[7].

§ 28. Sonderrechte jedes einzelnen Mitrheders gegenüber der Majorität.

Sonderrechte sind diejenigen Rechte der einzelnen Mitrheder, auf welche sich die Herrschaft der Majorität nicht erstreckt. Zu denselben gehört:

A. das Recht auf Gewinnauszahlung. Ebenso wie jeder Mitrheder zu den Ausgaben der Rhederei nach dem Verhältniss seiner Schiffspart beizutragen hat und nach dem gleichen Verhältnisse ihn der Verlust trifft, ebenso hat er auf der anderen Seite das Recht zu verlangen, dass ihm der gemachte Gewinn nach dem gleichen Verhältnisse ausgezahlt werde (Art. 469 al. 1). Ebenso aber wie bei der offenen Handelsgesellschaft würde an sich auch bei der Rhederei die Frage, ob Gewinn vorhanden sei, erst nach der Auflösung der Gesellschaft mit Sicherheit zu beantworten sein, weil auch bei der

[4] Vgl. § 23 B, insbes. Anm 7.

[5] Diese Bedeutung des § 44 der ConcO wird von Lewis ignorirt I 83: unter 3 wird daselbst die auf S 61 unter 3 der ersten Auflage aufgestellte unhaltbare Ansicht aufgegeben.

[6] Mecklenb. EV § 54: „Durch die in dem Art. 467 Abs. 2 des HGB erwähnten Vorschüsse der Mitrheder, daher auch des Correspondentrheders wird ein Pfandrecht an den Parten der säumigen Mitrheder erworben.“

[7] Ein ähnliches Pfandrecht erkennen an: Norwegen 6, Finland 21 al. 1 und 13 unter 8.

Rhederei immer neue Verbindlichkeiten entstehen können. Es lag nahe, wenn man eine periodische Gewinnvertheilung gesetzlich statuiren wollte, nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen jede Reise als einen solchen Abschnitt zu betrachten, dessen Vollendung dem Mitrheder das Recht auf Auszahlung seines Gewinnantheils gewähre; weil aber der Erfolg einer beendigten Reise durch den Verlauf einer späteren immer noch geändert werden kann und die Rechnungsverhältnisse mehrerer Reisen, die das Schiff mitunter schnell hinter einander, ohne in die Heimat zurückzukehren, unternehmen muss, oft so in einander greifen, dass eine Ausscheidung schwierig ist, gewährt das HGB jedem einzelnen Mitrheder ein Recht auf Auszahlung des Gewinns in doppelter Weise:

I. Ist das Schiff in den Heimatshafen zurückgekehrt, oder hat es seine Reise in einem anderen Hafen beendigt und ist die Schiffsmannschaft entlassen, so besteht unbedingt ein Recht des einzelnen Mitrheders gegenüber der Majorität auf Berechnung von Gewinn und Verlust und Auszahlung des Gewinns pro rata der Schiffspart (Art. 469 al. 2). Die Majorität hat nicht das Recht, die Minorität zu verpflichten, den gemachten Gewinn in bestimmter Weise z. B. zur Ausrüstung des Schiffs für eine neue Reise zu verwenden[1]. Selbstverständlich ist als Gewinn nur dasjenige zu betrachten, was nach Abzug der Forderungen der Schiffsgläubiger übrig bleibt, und es kann demjenigen Mitrheder gegenüber, welcher die Auszahlung des Gewinnes verlangt, alles dasjenige abgezogen werden, was er selbst der Rhederei oder einzelnen Mitrhedern als solchen schuldig ist.

II. Der einzelne Mitrheder hat auch schon vor den unter I erwähnten Zeitpunkten das Recht zu verlangen, dass der seiner Schiffspart entsprechende Theil der eingehenden Gelder ihm ausgezahlt werde, aber nur insoweit als dieselben nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei erforderlich sind (Art. 469 al. 3). Liegen Fälle der letzteren Art vor, so kann ebenso auch jeder Mitrheder verlangen, dass die Vertheilung der Gelder zu unterbleiben habe. Die beiden Befugnisse sind daher Sonderrechte jedes einzelnen Mitrheders, und es handelt sich nicht um eine Verwaltungsmaassregel, deren Vornahme oder Nichtvornahme die Majorität

[1] And. Ansicht Lewis I 90 unter 3 mit Verweisung auf Prot VI 2765. Der Gewinn ist auszuzahlen, so lange es noch ungewiss ist, ob der Mitrheder von dem Recht der Aufgabe der Schiffspart Gebrauch machen wird oder nicht. Erst wenn die Frist des Art. 468 al. 2 abgelaufen ist, erwirbt die Majorität eine compensable Gegenforderung gegenüber dem Anspruche auf Auszahlung des Gewinns, s. § 29 A.

mit für die Minorität verpflichtender Wirkung beschliessen könnte[2]. Es kann aber das Recht auf provisorische Auszahlung dem einzelnen Mitrheder dadurch von der Majorität entzogen werden, dass dieselbe neue Unternehmungen beschliesst, vorausgesetzt, dass infolge dessen das Bedürfniss entsteht, die vorhandenen Gelder zurückzubehalten. Was die Beweislast anlangt, so ist zu beachten, dass die Klage sich entweder gegen einen reinen Geschäftsführer richtet oder gegen einen geschäftsführenden socius, in beiden Fällen kann daher Rechnungslegung und Auszahlung des Antheils verlangt werden; es liegt sonach der Beweis, dass die Auszahlung unstatthaft sei, nicht dem klagenden Mitrheder, sondern demjenigen ob, der die Geschäfte der Rhederei betrieben und in dieser Eigenschaft Gelder erhalten hat[3].

III. Obwohl die Bestimmungen des Art. 469 sich zunächst nur auf die Stellung der Mitrheder unter einander beziehen, so ist doch aus ihnen auch ein wichtiger Satz für die Stellung der einzelnen Mitrheder dritten Personen gegenüber zu entnehmen, nämlich der, dass sie solchen gegenüber nicht ohne weiteres e i n z e l n Ansprüche gerichtlich oder aussergerichtlich geltend zu machen befugt sind[4], sondern nur dann, wenn der oder die Mitrheder über die Majorität der Schiffsparten verfügen, oder durch bestellte Vertreter, den Correspondentrheder, Schiffer oder einen gewöhnlichen Mandatar. Dann aber sind sie berechtigt, die g a n z e Forderung geltend zu machen. Hat der Dritte an die Majorität gezahlt, so ist er ganz liberirt, hat er an einen Mitrheder gezahlt, der nicht den Auftrag hatte, im Namen der übrigen die Zahlung zu empfangen, so ist er den letzteren gegenüber gar nicht liberirt, es müsste denn der Betreffende entweder allein oder durch nachträgliche Ratihabition anderer Mitrheder die Mehrheit repräsentiren, in welchem Falle der Zahlende vollständig befreit sein würde. Der Grundsatz, dass dritten Personen gegenüber nur die Majorität in Betracht kommt, soweit Rechte geltend gemacht werden, die der Rhederei zustehen, steht im Gegensatze zu der Behandlung des Falles, wenn dritte Personen Ansprüche gegen die einzelnen Mitrheder geltend machen, für welche diese unbeschränkt haften. Im letzteren Falle be-

[2] Diese Auffassung wurde fallen gelassen, vgl. Prot. VI 2764—2766.

[3] Vgl. ROHG XXIV 60 f. Der Schiffer, zugleich Mitrheder, hatte eine in seinen Händen befindliche Geldsumme auf seinen Antheil am Gewinn aufgerechnet: der klagende Correspondentrheder hat zu beweisen, dass die betreffenden Gelder für die Zwecke der Rhederei nothwendig seien.

[4] Dies war schon vor dem HGB anerkannt: „der einzelne Rheder hat nicht die Auskehrung der Bruttofracht, sondern nur eine Rate vom Reinertrage zu fordern“, rost. Samml. I 216, vgl. das. III 90.

steht die Möglichkeit den einzelnen Mitrheder pro rata seiner Schiffspart zu belangen, und diese seine Haftung besteht unabhängig von der der übrigen Mitrheder. In der letzteren Beziehung sind demnach die Grundsätze des römischen Rechts durchgedrungen, während in der ersteren die Grundsätze des älteren deutschen Rechts, wonach Rechte der Gesammtheit nur durch die Gesammtheit, nicht durch den einzelnen Angehörigen derselben pro rata seines Antheils geltend gemacht werden können, mit der Modification Geltung behalten haben, dass die Majorität genügt. Das Gleiche muss aber gelten auch bei Ansprüchen gegen die Rhederei. Hier besteht ausser dem Anspruch gegen den einzelnen Mitrheder pro rata immer auch noch ein Anspruch gegen die Majorität und ein Urtheil gegen die letztere schafft Rechtskraft nicht nur den Mitgliedern der Majorität, sondern auch denen der Minorität gegenüber, so dass auf Grund eines solchen, soweit die unbeschränkte Haftung der Mitrheder in Frage steht, auch gegen den einzelnen Mitrheder vorgegangen werden kann. Auch in diesem letzteren Falle ist die Belangung der einzelnen Mitrheder facultativ, nicht obligatorisch. Nach dem soeben Gesagten dürfte es nicht schwer sein, die rechtliche Natur der Rhederei zu bestimmen: sie ist eine Gesellschaft, deren rechtliche Beziehungen nach innen und aussen im allgemeinen der Herrschaft der Majorität unterliegen, während in gewissen Fällen auch ein directes Klagrecht gegen den einzelnen Mitrheder besteht: dagegen giebt es kein Rhedereivermögen, welches für gewisse Forderungen vorzugsweise haftete, wohl aber hat der einzelne Mitrheder, und folgeweise auch sein Gläubiger, kein directes Verfügungsrecht an der ihm zukommenden Rate der Gegenstände und Forderungen, sondern nur am Societätsantheil, d. h. an dem, was ihm nach Befriedigung der Gläubiger und seiner Mitrheder auszuantworten ist (ConcO § 44). Der letztere Grundsatz hat zur Folge, dass die Compensationsbefugniss in weitem Umfange zu cessiren hat[5].

B. Das Recht der Veräusserung des Societätsantheils (der Schiffspart). Gegenüber der durch den Ausschluss der Aufkündigungsbefugniss noch verstärkten Macht der Majorität innerhalb der Rhederei ist das Recht der Veräusserung die Schutzwehr des einzelnen Mitrheders, und es hat daher auch die Gesetzgebung ein solches Recht principiell anerkannt, ohne dasselbe, wie viele älteren und neueren

[5] Der einzelne Mitrheder, welcher von einem Rhedereigläubiger pro rata belangt wird, kann nicht mit der ihm zukommenden Rate einer Forderung compensiren, welche der Rhederei gegen den ersteren zusteht: ebensowenig kann umgekehrt der Gläubiger, welcher von einem Mitrheder belangt wird, mit der Rate einer Forderung compensiren, welche ihm der Rhederei gegenüber zusteht.

Seerechte bestimmen[6], durch ein Vorkaufsrecht der Mitrheder einzuengen (Art. 470 al. 2). Dagegen steht nichts im Wege, dass die Mitrheder im Rhedereivertrage oder durch spätere einstimmige Vereinbarung vertragsmässig ein solches Vorkaufsrecht statuiren, und eine solche Bestimmung würde auch alle diejenigen Personen binden, welche später als Mitrheder in die Rhederei eintreten; sie kann indessen nur obligatorische Wirkung haben, die Mitrheder würden bei Verletzung derselben nur einen Ersatzanspruch gegenüber dem Veräusserer erhalten und nicht dem Erwerber gegenüber geltend machen können, er sei nicht Mitrheder geworden: wohl aber müsste dieser das bestehende Vorkaufsrecht auch sich gegenüber gelten lassen, und es wäre daher, wenn er später dasselbe verletzt, gegen ihn als Veräusserer ein Ersatzanspruch begründet. Die näheren Modalitäten darüber, wie das Vorkaufsrecht auszuüben sei, sind zunächst nach dem Rhedereivertrage oder später festgesetzten demselben gleichstehenden Bestimmungen zu beurtheilen, in Ermanglung von solchen ist auf die Landesgesetze zu recurriren[7]. Abgesehen von der vertragsmässigen Beschränkung des Veräusserungsrechts muss dasselbe cessiren, wenn durch seine Ausübung die Interessen der übrigen Mitrheder direct geschädigt werden. Dies ist der Fall, wenn durch eine solche Veräusserung das Schiff das Recht verlieren würde, überhaupt eine Flagge oder diejenige zu führen, unter welcher es bereits gefahren ist. Daher fordert das deutsche Recht zur Rechtsgiltigkeit einer solchen Veräusserung Zustimmung sämmtlicher Mitrheder (Art. 470 al. 2 Satz 2), und zwar wird dieselbe ausdrücklich ertheilt sein müssen, wenn nicht das

[6] Gragas 8, 2, Norw. Stadtr. von 1274 VIII 18, Cons. cap. 10 (= Tortosa 6), Stat. von Bari A rubr. 11, B rubr. 37 (bei Alianelli a. O. S 150 und 154), Stadtr. von Wisby III 3, 17 (die Bemerkung von Amiras über diese Stelle, Altschwed. Oblig. Recht S 573 Anm 8 ist nicht ganz zutreffend), Coutume von Oleron c. 64 (bei Twiss, Mon. jur. II 342 f.), Hans. Rec. von 1591 Art. 54 = Hans. Seer. III 14, Schwed. Seer. III 5, Danske Lov IV 2, 14, Hamb. Stat. II 14, 31, PSR II 5, PLR II 8 § 1437—1444, Cod. per la ven. mar. I 1, 16 und 11, 8. Ein Retract der Einheimischen gegenüber Fremden kennt die Danziger Willk. IV 2, 1 (= Willk. von 1597 I 4, 3). Von neueren Gesetzen kennen ein Vorkaufsrecht Spanien 612, Norwegen 7, Schweden 10, Finland 9.

[7] In den Gebieten des gemeinen Rechts sind dies besonders cst. 1 Cod. 11, 6, cst. 3 Cod. 4, 66, l 16 Dig. 42, 5, l 60 Dig. 2, 14, in denen des preuss. Landrechts der dritte Abschnitt des 20. Titels des ersten Theils dieses Gesetzbuchs. Danach würde der Mitrheder, welcher seine Part veräussern wollte, die Wahl haben, wem von den Mitrhedern er dieselbe überlassen will, falls mehrere von ihnen das Vorkaufsrecht geltend machen wollen; würde er sich hierüber nicht entscheiden, so müsste geloost werden. Dagegen ist das frühere Princip der Prävention in einem solchen Falle aufgehoben, PLR II 8 § 1441 und EG zum HGB Art. 60 § 1.

Präjudiz, Nichtigkeit der Veräusserung, eintreten soll [8]. Ganz abgesehen von dieser Beschränkung des Privatrechts darf die Veräusserung von dem Landesrechte, welches in Betracht kommt, nicht ausserdem noch aus öffentlichen Gründen untersagt sein, da einem solchen staatsrechtlichen Verbot gegenüber die Zustimmung aller Mitrheder nichts helfen kann [9].

Wenn wir bisher von Veräusserung gesprochen haben, so ist zu beachten, dass bei einer solchen es sich nicht nur um die Eigenthumsübertragung der Schiffspart handelt, sondern immer zugleich auch um den Eintritt in ein Societätsverhältniss an die Stelle des Veräusserers. Obwohl nun bei der Rhederei das dingliche Substrat derselben derartig überwiegt, dass ohne Eigenthumsübertragung ein Eintritt in die Rhederei unmöglich ist, so ist doch diese Uebertragung nicht genügend, um dem Erwerber die vollen Rechte als Societätsmitglied zu gewähren, sondern es ist ausserdem noch ein anderer Zeitpunkt von juristischer Bedeutung, nämlich der Zeitpunkt der Denunciation, also der Zeitpunkt, in welchem die Veräusserung von dem Veräusserer und dem Erwerber den Mitrhedern oder dem Correspondentrheder angezeigt wird (Art. 471 al. 1, 474 al. 2). Diese Anzeige muss von dem Veräusserer sowohl als von dem Erwerber ausgehen, doch brauchen nicht gerade beide in Person zu erscheinen, es genügt, wenn dieselbe von dem einen zugleich im Auftrag des anderen geschehen ist. Einer besonderen Form bedarf es nicht, die Anzeige kann daher mündlich oder schriftlich, insbesondere auch durch Circular an die Mitrheder [10], geschehen. Die Rechtsverhältnisse, die sich in Bezug auf den Veräusserer und den Erwerber im Verhältniss zu Dritten und zur Rhederei ergeben, lassen sich in fünf Gruppen theilen:

1. Was zunächst das Verhältniss zwischen dem Veräusserer und dem Erwerber anlangt, so gelten in erster Linie die vertragsmässigen Festsetzungen, in Ermanglung solcher kommt, wenn das Schiff sich zur Zeit des Eigenthumsübergangs auf der Reise befand, die Präsumtion des Art. 441 (s. Buch II) zur Anwendung, im übrigen aber und soweit sie durch diese Präsumtion nicht ausgeschlossen werden, sind die allgemeinen Grundsätze über Veräusserungsgeschäfte und insbesondere über Eviction anzuwenden.

[8] ROHG XXIV 44—47, s. auch RG VII 10—19.

[9] Ein solches Verbot besteht für Schleswig-Holstein: V vom 4. Mai 1803 und Rescript vom 6. Juni 1806. Vgl. oben S 158 Anm 19, im übrigen auch S 139 Anm 21.

[10] Wann in letzterem Falle die Anzeige als geschehen zu betrachten ist, richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen.

2. Verhältniss des Veräusserers zu Dritten. Da derselbe Dritten gegenüber Rechte geltend zu machen nicht befugt war (oben A III), sind nur seine Verbindlichkeiten zu betrachten: von diesen gehen diejenigen, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, sofort mit dem Eigenthumsübergange auf den Erwerber über[11], während an den persönlichen Verpflichtungen des Veräusserers, mag er beschränkt oder unbeschränkt haften, nicht nur nichts geändert wird, sondern er sogar kraft positiver Bestimmung (Art. 474 al. 2) für alle persönlichen Verbindlichkeiten zu haften hat, welche rücksichtlich der veräusserten Schiffspart in der Zeit zwischen der Veräusserung und der Denunciation begründet worden sind.

3. Verhältniss des Erwerbers zu Dritten. Da derselbe Dritten gegenüber Rechte geltend zu machen nicht befugt ist (oben A III), sind ebenfalls nur die Verbindlichkeiten zu betrachten: von diesen gehen diejenigen, für welche nur mit Schiff und Fracht gehaftet wird, durch den Eigenthumsübergang auf den Erwerber über, ausserdem haftet er Dritten von demselben Moment an für alle seit demselben entstandenen persönlichen Verbindlichkeiten. In der Zwischenzeit zwischen Eigenthumsübergang und Denunciation haften also Dritten gegenüber sowohl der Veräusserer als auch der Erwerber und zwar in solidum (Art. 474 al. 2)[12].

4. Verhältniss des Veräusserers zur Rhederei. In Bezug auf dieses ist der Zeitpunkt der Eigenthumsübertragung völlig irrelevant, es kommt vielmehr lediglich auf den Zeitpunkt der Denunciation an. Bis zu demselben wird der Veräusserer immer noch als Mitrheder betrachtet und bleibt der Rhederei wegen aller bis dahin begründeten Verbindlichkeiten als Mitrheder verhaftet (Art. 471 al. 1). Er kann daher sein Stimmrecht ausüben und darf die Auszahlung seines Gewinnantheils verlangen, muss aber auf der anderen Seite auch die etwa beschlossenen Einzahlungen leisten.

5. Verhältniss des Erwerbers zur Rhederei. Für dieses Verhältniss ist sowohl der Zeitpunkt des Eigenthumsübergangs als der der Denunciation von Bedeutung, der erstere insofern, als der Erwerber schon von diesem Zeitpunkte an im Verhältnisse zur Rhederei als Mitrheder verpflichtet ist (Art. 471 al. 2), der letztere insofern,

[11] An sich würde er demnach aufhören, der rechte Beklagte bezw. Mitbeklagte zu sein: doch ist hier von Bedeutung die Publicität des Schiffsregisters, s. oben § 21 V.

[12] Diese Begünstigung der Rhedereigläubiger wurde erst in zweiter Lesung beschlossen.

als seine Berechtigung als Mitrheder erst von ihm an datirt. Auch hier sind die Mitrheder insofern begünstigt, als ihnen wegen Verbindlichkeiten, die zwischen jenen beiden Momenten begründet wurden, sowohl der Veräusserer als der Erwerber und zwar in solidum haften. Weiter ist noch zu bemerken:

a. Die Mitrheder haben die Wahl, wegen der zwischen Eigenthumsübergang und Denunciation der Rhederei gegenüber entstandenen Verbindlichkeiten den Veräusserer oder den Erwerber auf das Ganze zu belangen, durch die von dem einen geleistete Zahlung wird der andere liberirt. Ob derjenige, welcher gezahlt hat, Regress gegen den anderen nehmen darf, muss nach dem zwischen ihnen geschlossenen Veräusserungsvertrage beurtheilt werden.

b. Der Erwerber muss ferner die Bestimmungen des Rhedereivertrags, die gefassten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte ebenso wie der Veräusserer gegen sich gelten lassen (Art. 471 al. 3): in Bezug auf die Verbindlichkeiten, die ihm hieraus entstehen, wird er dem Veräusserer gleichgeachtet, Sonderrechte dagegen, die dem Veräusserer zustanden, darf der Erwerber erst von dem Zeitpunkte der Denunciation an geltend machen. Ist daher der Veräusserer in einem der in Art. 468 aufgezählten Fälle überstimmt worden, so kann der Erwerber das Recht der unentgeltlichen Aufgabe seiner Schiffspart (§ 29 A) erst nach der Denunciation geltend machen, vorausgesetzt, dass dieses Recht nicht aus anderen Gründen schon vorher erloschen war. Ebenso ist er erst nach der Anzeige berechtigt, Widerspruch gegen Abweichungen von dem Rhedereivertrage oder gegen Abänderungen desselben einzulegen, und wenn die Mitrheder solche vorher einstimmig[13] beschlossen haben, so kann er nichts dagegen thun.

c. Endlich haben die Mitrheder das Recht, alle gegen den Veräusserer als Mitrheder begründeten Forderungen in Bezug auf die veräusserte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung zu bringen (Art. 471 al. 3), insbesondere also können die Mitrheder, welche für Rechnung des Veräusserers in Vorschuss gegangen sind, ihre Forderung auf Rückzahlung desselben compensiren gegenüber der Forderung des Erwerbers auf Auszahlung des Gewinns, ja es ist in einem solchen Falle der Correspondentrheder verpflichtet, auf Gesuch eines in Vorschuss gegangenen Rheders die Auszahlung des Gewinns an den Erwerber soweit zu beschränken.

[13] Unter Zustimmung des Veräusserers, gegen welchen der Erwerber eventuell seinen Regress nehmen kann.

C. Weitere Sonderrechte jedes Mitrheders sind schon oben besprochen worden, s. § 25 B 2 und § 26 C 4.

§ 29. Sonderrechte der überstimmten Mitrheder gegenüber den Mitgliedern der Majorität.

Die bisher besprochenen Sonderrechte stehen jedem Mitrheder zu, sie sind dem Bereich der Majoritätsherrschaft schlechthin entzogen: nunmehr sind noch solche Sonderrechte zu besprechen, die erst entstehen, wenn die Majorität innerhalb ihrer Herrschaftssphäre thätig geworden ist: diese Rechte charakterisiren sich dadurch, dass es Individualrechte nicht aller Mitrheder, sondern nur derjenigen Mitrheder sind, welche durch einen Majoritätsbeschluss überstimmt worden sind. Solcher Rechte giebt es zwei, das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart, ein Institut des gemeinen deutschen Seerechts, und das Setzungsrecht, ein Institut des mecklenburgischen Particularrechts.

A. In gewissen Fällen, namentlich wenn die Majorität von der ihr zustehenden Befugniss Gebrauch macht, grössere Beiträge auszuschreiben, deren Erfolg oder Nichterfolg zweifelhaft ist, gewährt das HGB demjenigen Mitrheder, welcher bei der Bildung des Majoritätsbeschlusses nicht betheiligt gewesen ist, das Recht, sich von der Verpflichtung zu der ihm neu auferlegten Verbindlichkeit dadurch zu befreien, dass er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgiebt (Art. 468). Das Handelsgesetzbuch gewährt dieses Recht übrigens nur bei dem Vorhandensein gewisser materieller und formeller Voraussetzungen, die wesentlich enger gezogen sind, als in fremden Gesetzgebungen, von denen namentlich die niederländische in Betracht kommt.

I. Das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart darf ausgeübt werden bei drei Arten von Beschlüssen:

1. wenn eine neue Reise beschlossen worden ist. Unter einer solchen haben wir hier, ebenso wie in dem Falle unter 2, eine solche zu verstehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird (Art. 760). Es kommt also darauf an, wann der Beschluss von Seiten der Mitrheder gefasst und dem betreffenden Mitrheder mitgetheilt worden ist; beschliesst die Majorität das Unternehmen mehrerer Reisen uno actu, so ist maassgebend die Bekanntmachung des Beschlusses, nicht der Moment, in dem die Höhe der Einzahlung dem Mitrheder bekannt gemacht wird[1].

[1] ROHG XXII 290 f.

Als neue Reise gilt ferner nicht eine solche, welche auf Grund eines neuen vom Schiffer abgeschlossenen Frachtvertrags unternommen ist: hier haftet der Mitrheder der Rhederei gegenüber noch gar nicht; erst nachdem die Rhederei beschlossen hat, die dadurch nöthig gewordenen Einzahlungen zu leisten, nachdem sie also die Reise zu einer von ihr beschlossenen gemacht hat, kann von dem Recht der Aufgabe der Schiffspart die Rede sein.

2. wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes beschlossen worden ist. Die Reise ist beendigt, wenn der Frachtvertrag erfüllt, und auch wenn er ausser Kraft getreten ist (Art. 630), nicht dagegen in den Fällen des Art. 639, wenn es sich um eine Reparatur im Nothhafen handelt und der Befrachter von dem ihm zustehenden Rücktrittsrecht (Art. 640) keinen Gebrauch macht. Die Ansicht, dass durch solche Zwischenfälle die Weiterreise ein ganz neues Unternehmen werde, ist nicht die des deutschen Rechts, sondern es gehören dieselben zu dem Risico, welches die Rheder mit der Zustimmung zur Reise überhaupt bereits übernommen haben[2].

3. wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, welchem die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haftet. Von der Befugniss der Majorität, die Minorität zu solchen Einzahlungen zu zwingen, muss die Stellung des Schiffsgläubigers der Rhederei gegenüber wohl unterschieden werden. Der letztere erlangt durch den blossen Majoritätsbeschluss gar kein Recht, sondern erst dadurch, dass auf Grund jenes Beschlusses die Rhederei ihm Befriedigung aus der fortune de terre verspricht und er dieses Versprechen acceptirt. Er erwirbt dadurch einen neuen Anspruch, welchen er pro rata gegen die Mitrheder geltend machen kann; wer ihm als Beklagter in Bezug auf diesen Anspruch gegenübersteht, ist nur in Bezug auf die Mitrheder der Majorität von Anfang an gewiss, während es im übrigen auf das Erlöschen des Rechts der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart bezw. auf die Geltendmachung desselben ankommt. Der neu hinzutretende Anspruch ändert nichts an den bestehenden Rechten des Schiffsgläubigers: er kann daher die beschränkte Haftung nach wie vor in vollem Maasse in Anspruch nehmen, daher auch klagend gegen die Mitrheder der Minorität vorgehen, soweit ihre beschränkte dingliche Haftung eine beschränkte persönliche geworden ist.

[2] Prot IV 1514—1519, ROHG XXII 294 f. Dagegen gewährt das niederländische Recht (Art. 324) gerade für diesen wichtigsten Fall (Reparatur im Nothhafen) der Minderheit sogar das Recht, Bezahlung ihrer Antheile nach der Schätzung Sachverständiger von der Majorität zu verlangen.

II. Zur Ausübung dieses Rechts ist jeder Mitrheder berechtigt, welcher an der Bildung des Majoritätsbeschlusses nicht betheiligt ist, in dem unter I 3 besprochenen Falle ist es insbesondere gleichgiltig, ob der Mitrheder der Minorität vorher für den Beschluss gestimmt hatte, auf Grund dessen die Verpflichtung (mit Schiff und Fracht) entstanden ist. Will ein Mitrheder von dem Recht der unentgeltlichen Aufgabe seiner Schiffspart Gebrauch machen, so hat er zu erklären, dass er dieselbe ohne Anspruch auf Entgelt aufgebe, und zwar genügt nicht eine einfache Erklärung, sondern es muss folgenden Erfordernissen Genüge geschehen sein:

a. der Mitrheder muss seine Absicht allen Mitrhedern, oder wenn ein Correspondentrheder bestellt ist, diesem mittheilen;

b. dies muss gerichtlich oder notariell geschehen, endlich

c. muss die Erklärung erfolgt sein innerhalb einer Frist von drei Tagen, welche verschieden zu berechnen ist, je nachdem der Mitrheder bei der Beschlussfassung entweder selbst anwesend bezw. vertreten war, oder der Beschluss ihm später mitgetheilt wurde. In ersterem Falle läuft die Frist von dem dem Tage des Beschlusses folgenden Tage an, und es präjudicirt die Kenntniss des Vertreters dem Vertretenen. Dagegen kommt es in den übrigen Fällen auf die Mittheilung des Beschlusses an: erfolgte dieselbe schriftlich, so gilt als Tag der Mittheilung der Tag, an welchem der Mitrheder das Schreiben empfing, gleichgiltig ist es, ob er Kenntniss von dem Inhalte desselben nahm, während andererseits auch vorher durch dritte Personen erlangte Kenntniss nicht in Betracht kommt (Art. 468 al. 2). Innerhalb der drei Tage muss die Erklärung gerichtlich oder notariell beglaubigt sein und der Mitrheder, falls er an einem anderen Orte wohnt, dieselbe behufs der Absendung an die unter a genannten Personen abgegeben haben (Art. 321), dagegen darf sie erst nach Ablauf des Termins bei jenen Personen angelangt sein.

III. Die ordnungsmässig geschehene Mittheilung der Aufgabe der Schiffspart wirkt nur innerhalb der Rhederei, berührt also das Verhältniss der Gläubiger, insbesondere der Schiffsgläubiger nicht. Auch unter den Mitrhedern hat sie nur folgende Wirkungen:

1. für den Abtretenden, dass er das Eigenthum an der Schiffspart und das demselben entsprechende Mitgliedschaftsrecht in der Rhederei verliert, dagegen aber auch von der Verpflichtung frei wird, die beschlossenen Einzahlungen zu leisten. Die sonstigen Rechte und Verbindlichkeiten bleiben bestehen, insbesondere sein Recht auf Auszahlung des Gewinns aus früheren Reisen und die Rechtsverhältnisse, welche durch In-Vorschuss-gehen entstanden sind.

2. Für die übrigen Mitrheder hat die Erklärung zunächst zur Folge, dass das Eigenthum der aufgegebenen Schiffspart nach Verhältniss der ihnen selbst zustehenden Schiffsparten ipso jure auf sie übergeht. Es liegt hier ein besonders gearteter Fall derivativen Eigenthumsübergangs vor, also eine Succession, und infolge dessen bleiben auch die etwa begründeten vertragsmässigen Pfandrechte bestehen. Neben dem Eigenthumsantheil am Schiffe und dem entsprechenden Antheile an Societätsrechten gehen natürlich auch die Verpflichtungen der Rhederei gegenüber, insbesondere die Verpflichtung zur Leistung der zur Ausführung des gefassten Beschlusses erforderlichen Einzahlungen, auf die Mitrheder nach dem gleichen Verhältnisse pro rata über. Ein jus abstinendi steht ihnen nicht zu: sie haben vielmehr nur dann die Möglichkeit, von diesen neuen Verpflichtungen loszukommen, wenn sie selbst in der Lage sind, von dem Recht der Aufgabe der Schiffspart Gebrauch machen zu können, und dieses Recht auch wirklich ausüben.

B. Einen viel weiter gehenden Schutz der Minorität gegen die Herrschaft der Majorität innerhalb der Rhederei gewährt das mecklenburgische Particularrecht durch das Institut des Setzungsrechts[3], EV zum HGB § 53 (aufrecht erhalten durch Ges vom 5. Juni 1869 § 4) und V vom 22. Oct. 1869, s. darüber meine Beiträge zum Seerecht, 1880, S 1—42. Andererseits ist das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart im mecklenburgischen Particularrecht nicht anerkannt, EV zum HGB § 55 (durch die Reichsgesetzgebung aufrecht erhalten)[4].

[3] Ausser den daselbst angeführten Rechtsquellen kennen noch folgende ältere das Setzungsrecht bei Seeschiffen: Kampen, Boeck van Rechten f. 17, Golden Boeck f. 26 (Overijsselsche Stad-, Dijk- en Marke-Rechten I 1, Zwolle 1875), Keure von Enkhuizen 143 (ed. Soutendam in N. Bijdr. t. R. en W. N.R. IV), Oldermannsboek van Groningen II 15 (ed. Feith 1850), Keure van den Briel XXVI 21 (ed. de Jager N. Bijdr. t. R. en W. N.R. III), Stadtrecht von Zwolle Art. 206, (ed. G. J. Dozy, Zaltbommel 1867, s. auch daselbst S 122 Anm 1).

[4] Ein sehr eigenthümliches Schutzmittel gewährt das englische Recht der überstimmten Minorität, s. Maclachlan S 99 f.: sie kann von der Majorität Cautionsleistung verlangen und nimmt dann weder am Gewinn noch am Verlust Theil.

Abschnitt II.

Der Ladungsinteressent.

§ 30. Begriff des Ladungsinteressenten[1].

I. Unter Ladung versteht man Güter, die einen Seetransport mitmachen, mitmachen sollen oder mitgemacht haben. Unter einem Ladungsinteressenten ist daher derjenige zu verstehen, der diese Güter zum Transport liefert oder liefern soll oder sie, nachdem sie in der Detention des Schiffers gewesen sind, zurückerhält, mag dieser Rückempfang[2] nun ein legitimirter gewesen oder unrechtmässig geschehen sein. Ladungsinteressent ist in diesen Fällen aber nur diejenige Person, in deren Namen das betreffende Rechtsgeschäft vorgenommen wird, nicht der Vertreter einer solchen. Ist daher die Lieferung der Güter auf Grund eines Frachtvertrags erfolgt, so ist derjenige Ladungsinteressent, in dessen Namen der Vertrag abgeschlossen ist; hat der Schiffer oder eine andere Person der Schiffsbesatzung oder ein Reisender Güter an Bord gebracht, wenn auch unerlaubterweise, so sind sie insoweit Ladungsinteressenten, dagegen ist der Schiffer im übrigen Vertreter der Ladungsinteressenten, mögen diese nun mit dem Rheder in vertragsmässigem Verhältniss stehen oder nicht.

[1] Die gesetzlichen Bestimmungen sind zerstreut, auch die Wissenschaft hat sich noch wenig mit diesem Begriffe beschäftigt, s. aber Ehrenberg, Beschränkte Haftung S 35—39.

[2] Dagegen ist von Rückempfang nicht die Rede, wenn der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse Ladungstheile oder die ganze Ladung veräussert. Die Wirkungen einer solchen Veräusserung sind die nämlichen wie bei der Zwangsversteigerung: der Erwerber wird Eigenthümer der veräusserten Gegenstände, welche dadurch aufhören, Ladungsqualität zu haben, während für die Ladungsgläubiger der Kaufpreis an ihre Stelle tritt, s. Art. 781 al. 2 und 767 unter 2, vgl. Ehrenberg S 115 f.

Ladungsinteressent ist ferner der legitimirte Inhaber eines Connossements, daher auch der Schiffer, wenn dasselbe auf seinen Namen als Empfänger lautet (Art. 646 al. 2), und ebenso der Ablader[3], so lange er sich im Besitze sämmtlicher Connossementsexemplare befindet. Andererseits ist Ladungsinteressent Jeder, der solche Güter empfangen hat, sei es der auf Grund des Frachtvertrags oder Connossements legitimirte Empfänger, oder Jemand, der auf irgend eine andere Weise die Detention der Güter erlangt hat.

II. Dadurch, dass dem Schiffer solche Güter zum Transport übergeben werden oder dass sie während eines Transports in seine factische Herrschaft gelangen, entsteht ein besonderes Vermögen, die fortune de mer des Ladungsinteressenten, welches besondere rechtliche Schicksale haben kann. Es genügt aber nicht schon, dass der Rheder oder andere als nautische Vertreter desselben die Gewahrsam der Güter erlangen, sondern so lange als nur das letztere der Fall ist, gelten zwar die Grundsätze des Handelsrechts im engeren Sinne, es kann der Rheder insbesondere ein Pfandrecht an den Gütern erwerben, aber die seerechtlichen Grundsätze treten erst in Kraft, wenn die Güter in unmittelbare Beziehung zum Schiffe getreten sind, und dies ist der Fall, sobald sie in die Detention von seerechtlichen Stellvertretern desselben[4] gelangt sind. Die Unterscheidung ist wichtig, weil hinsichtlich der seerechtlichen Pfandrechte der Grundsatz: res succedit in locum pretii, bei den landrechtlichen dagegen dieser Grundsatz nicht gilt[5]. Ein weiterer wichtiger Unterschied besteht darin, dass in Bezug auf die Entstehung von Forderungen gegen die fortune de mer des Ladungsinteressenten weit günstigere Grundsätze herrschen, als in Betreff der Entstehung von Pfandrechten im Landfrachtverkehr. Es muss in dieser Beziehung behauptet werden, dass der gleiche Grundsatz, welchen Art. 477 bezüglich der fortune de mer des Rheders ausspricht, auch gilt, soweit es sich um Ladungsschulden handelt[6]. Der Eigenthümer der Ladung kann daher nur dann gegenüber solchen Pfandrechten mit seinem Eigenthumsanspruch durchdringen, wenn er beweist, dass die Verwendung der Güter zum Seetransport ihm gegenüber eine unrechtmässige und dass der Ladungsgläubiger bezw. sein Vertreter nicht in gutem Glauben war. Dagegen dringt er in allen

[3] Es kann daher der Ablader sein entweder selbst Ladungsinteressent, oder Vertreter des Ladungsinteressenten: das Genauere ist in § 42 zu erörtern.

[4] Deshalb ist es von grösster Wichtigkeit diese seerechtliche Stellvertretung abzugrenzen, s. darüber § 39 und 41.

[5] Vgl. Art. 781 al. 2 verglichen mit Art. 409.

[6] Der Seetransport muss aber bereits begonnen haben, s. § 31 III 2.

übrigen Fällen nur salvo jure pignoris durch, es nützt ihm nichts der Beweis, dass sein Eigenthum ohne seinen Willen aus seinem Gewahrsam gekommen sei, dass ihm die Güter gestohlen oder von ihm verloren worden sind. Dieser Grundsatz ist zwar im HGB nicht ausdrücklich ausgesprochen, er entspricht aber der allgemeinen Verkehrsansicht, lässt sich historisch bis ins Mittelalter zurückverfolgen und ergiebt sich mit Nothwendigkeit aus der analogen Anwendung einzelner Bestimmungen des HGB [7].

III. Zwischen dem Seevermögen des Rheders und dem des Ladungsinteressenten besteht der wichtige Unterschied, dass das erstere in dem Schiffe einen dauernden Zusammenhalt hat, während ein solcher der Ladung fehlt. Indess bleibt die fortune de mer des Ladungsinteressenten auch nach der Ablieferung von Seiten des Schiffers juristisch in der Regel bestehen und verschwindet erst durch gutgläubigen Erwerb seitens dritter Personen und durch die seerechtliche Verjährung. Ein weiterer Unterschied zwischen Schiffs- und Ladungsinteressenten besteht darin, dass, wenn eine Mehrzahl derselben vorhanden ist, die ersteren nothwendigerweise in einer ideellen, die letzteren ebenso nothwendig in einer reellen Gemeinschaft stehen, darüber s. unten § 32. Im Folgenden ist zunächst der Fall zu besprechen, dass nur ein einziger Ladungsinteressent in Frage steht, und es ist sodann das Verhältniss mehrerer Ladungsinteressenten sowohl unter einander als auch dritten Personen gegenüber zu betrachten.

[7] Das Handelsgesetzbuch erkennt den Grundsatz, dass es auf den Besitzverlust wider Willen im Seeverkehr nicht ankomme, ausdrücklich an, soweit es sich um das Erlöschen von Ladungsschulden handelt (Art. 697 al. 3, 753 al. 2, s. auch Art. 727 Satz 3), vgl. Ehrenberg S 120 f. Man wird aber viel weiter gehen müssen, und hierin ein allgemeines seerechtliches Princip ausgesprochen finden, welches in älterer Zeit ganz allgemein anerkannt war und in den besonderen Verhältnissen des Seeverkehrs seine Begründung findet: danach entstehen dingliche Rechte an der Ladung, sobald nur der Berechtigte selbst in bona fide ist, ohne dass es darauf ankäme, ob derjenige, dessen Rechte dadurch beeinträchtigt werden, den Besitz der Ladungsgüter mit Absicht oder ohne seinen Willen aufgegeben hat. Zweifellos ist dieser Satz, soweit die specifisch seerechtlichen Verhältnisse in Frage stehen, soweit es sich also um Begründung und Erlöschen von Ladungsschulden handelt, ebenso aber war der Grundsatz, wenigstens in älterer Zeit, auch in Bezug auf den Eigenthumserwerb und landrechtliche Pfandrechte an der Ladung anerkannt. Das Genauere gehört in Buch II.

§ 31. Die Haftung des Ladungsinteressenten[1].

Die Haftung des Ladungsinteressenten ist im deutschen HGB der des Rheders genau nachgebildet, wie denn diese Lehre sich schon in älteren Rechtsquellen analog behandelt findet, jedoch ohne eine genauere Durchbildung zu erfahren[2]. Es ist daher zwischen dem der See anvertrauten Vermögen des Ladungsinteressenten, der fortune de mer, und seinem sonstigen Vermögen zu unterscheiden. Zu dem letzteren gehört auch, was nach Bezahlung der Ladungsschulden von der fortune de mer übrig bleibt. Ladungsschulden sind diejenigen Schulden, welche infolge der Verwendung der Güter zum Seetransport entstanden sind: sie gewähren ein absolutes Vorzugsrecht an der fortune de mer gegenüber allen sonstigen Gläubigern des Ladungsinteressenten, welch letzteren zwar der directe Zugriff zu dem Sondervermögen rechtlich nicht verschlossen ist, die aber niemals ein eben so gutes Recht, wie das der Ladungsgläubiger ist, erlangen können. Das Sondervermögen des Ladungsinteressenten besteht aus der Ladung und gewissen Forderungen, welche an ihre Stelle treten (Art. 781 al. 2). Das Genauere ist in Buch II darzustellen. Hier sind nur die verschiedenen Arten der Haftung zu besprechen, deren es nach deutschem Recht drei giebt, entweder nämlich haftet der Ladungsinteressent nur mit der fortune de mer, oder aber nur mit der fortune de terre, oder endlich er haftet zwar unbeschränkt, ausserdem aber hat der Gläubiger ein absolutes Vorzugsrecht an der fortune de mer, ist also Ladungsgläubiger. Was das Verhältniss dieser drei Arten unter einander anlangt, so bildet juristisch die Haftung mit der fortune de terre die Regel, d. h. die beiden anderen Arten kommen nur dann in Betracht, wenn sie gesetzlich besonders statuirt sind. Wirthschaftlich freilich überwiegt hinsichtlich des Ladungsinteressenten die unbeschränkte Haftung mit Vorzugsrecht an der Ladung. Im einzelnen sind zu unterscheiden:

I. Forderungen, für welche der Ladungsinteressent nur mit der fortune de mer haftet. Solche liegen vor:

1. Wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet ist, welches der Schiffer als gesetzlicher Vertreter des Ladungsinteressenten

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung S 40—97, bespricht in der Hauptsache nur die Fälle der beschränkten Haftung.

[2] Insbesondere wurde den Schiffs- und den Ladungsinteressenten wegen ihrer Forderungen ein gegenseitiges Vorzugsrecht zuerkannt, s. schon Tab. Amalph. c. 6, ferner Cleirac zu Oleron 21: „Par la Coustume le batel est obligé à la marchandise et la marchandise au batel.“ (Ausg. von 1661 S 86.)

vorgenommen hat (Art. 504 ff.), gleichgiltig ist es, ob ein Frachtvertrag abgeschlossen war oder nicht, und ob er erloschen ist oder noch weiter besteht, das Nähere s. § 43. Eine besondere Ausbildung hat das Institut der Verbodmung der Ladung gefunden.

2. Bei allen Ansprüchen aus einer Bergung oder Hilfeleistung (Art. 755 al. 1), auch wenn der Ladungsinteressent selbst einen Vertrag über eine solche abgeschlossen hat. Es gilt das § 22 B I unter 3 Gesagte.

3. Bei allen Ansprüchen, welche dem Rheder (und falls mehrere Ladungsinteressenten vorhanden sind, auch diesen gegen einander) aus der seerechtlichen Gemeinschaft zustehen (Art. 728 al. 1).

4. Bei Ansprüchen, welche auf Grund des Art. 564 gegen einen Ladungsempfänger zustehen, den persönlich kein Verschulden im Sinne jenes Artikels trifft. Dass ein solcher Anspruch als Ladungsschuld aufzufassen sei, ist zwar im HGB nicht ausdrücklich bestimmt, muss aber aus den in § 42 IV a. E. entwickelten Gründen angenommen werden.

5. Ueber einen weiteren Fall s. unter II 1 [3].

II. Forderungen, welche ein Vorzugsrecht an der fortune de mer gewähren, bei welchen aber ausserdem der Ladungsinteressent unbeschränkt haftet.

1. Die Forderungen des Verfrachters aus dem Frachtvertrage, sofern Ladung geliefert und die Reise angetreten ist. Voraussetzung ist daher, dass der Transport begonnen hat, und dass nicht der Befrachter auf Grund des ihm zustehenden Rücktrittsrechts (Art. 581 bis 585), sondern der Ladungsempfänger bezw. der an seine Stelle tretende Befrachter (Art. 629) es ist, gegen welchen die Forderung geltend gemacht wird. Würde der Befrachter nach Lieferung von Ladung von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch machen, so würde zwar diesem gegenüber der Verfrachter regelmässig ein nach den Grundsätzen des Civilrechts zu beurtheilendes Retentionsrecht geltend machen können, nämlich dann, wenn nicht eine besondere Creditbewilligung zu Gunsten desselben vorliegt, das viel weiter gehende Pfandrecht des Art. 628 steht ihm jedoch dann nicht zu [4], er hat also nicht ein Se-

[3] Früher gehörte hierher noch der Fall, wenn der Ladungsinteressent wegen Ansegelung dem Rheder und den Ladungsinteressenten eines anderen Schiffes zu haften hatte: Oleron 15, Ordinancie 2 (der Redaction für das brügger Contor = Wisby 68), vgl. v. Kaltenborn II 10 und die das. citirten, und oben § 2 Anm 67.

[4] And. Ansicht Lewis I 211, mit Bezugnahme auf eine Aeusserung eines Conferenzmitglieds (Prot V 2121); dieselbe bezieht sich aber lediglich auf ein etwaiges Retentionsrecht.

parationsrecht im Concurse, es ist die Thatsache relevant, ob die abgeladenen Güter im Eigenthume des Befrachters stehen u. s. w. Von dem Grundsatze, dass der Ladungsinteressent dem Verfrachter unbeschränkt haftet, giebt es zwei Ausnahmen:

a. Ist nur Distanzfracht zu zahlen, so ist die persönliche Forderung eine auf den geretteten Werth der Güter beschränkte (Art. 632 al. 2). Es gilt also schon primär beschränkte persönliche Haftung[5].

b. Auf Grund einer seit alter Zeit bestehenden Rechtsanschauung[6] ist auch nach deutschem Recht in einem Falle der Ladungsinteressent berechtigt, einen Abandon von Ladungstheilen zu erklären und dadurch von der Zahlung des entsprechenden Theils seiner Verbindlichkeiten dem Verfrachter gegenüber loszukommen, nämlich dann, wenn Behältnisse mit flüssigen Waaren angefüllt waren und während der Reise ganz oder zum grösseren Theile ausgelaufen sind (Art. 617)[7]. Die Behältnisse müssen die Flüssigkeit unmittelbar enthalten, daher findet das Recht des Abandons nicht Anwendung bei Flaschen, welche in Körbe oder Kisten gepackt sind, andererseits nicht nur bei Fässern, sondern z. B. auch bei Ballons. Der Ladungsinteressent hat zu erklären, dass er die betreffenden Gefässe dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen an Zahlungsstatt überlasse, eine einfache Annahmeverweigerung ist nicht genügend[8], die Erklärung muss überdies erfolgt sein, bevor die Behältnisse in den Gewahrsam des Ladungsinteressenten gelangt sind. Das Abandonrecht kann vertragsmässig ausgeschlossen werden; dies ist nicht schon der

[5] Ueber die Beweislast in diesem Falle s. Hans. GZ I 196 ff.

[6] Nachrichten nichtjuristischer Schriftsteller über ein allgemeines Abandonrecht der Ladungsinteressenten sind mit Vorsicht aufzunehmen, s. schon Livius XXX 38, Caspar Weinreichs Danziger Chronik (ed. Hirsch, Berlin 1855) S 8. Anerkannt ist ein solches Recht ganz allgemein von Tortosa c. 41 (verändert im Consulat c. 77, 94, auch 225), Hamb. Stat. von 1603 II 15, 1 (nicht in den früheren, vgl. Langenbeck, Anm S 147 f.), Schwed. Seer. von 1667 II 12, 2, wohl auch in den Niederl. Ord. von 1551 Art. 44 und von 1563 II 9, vgl. Antw. Compil. 39—43, im Danske Lov Abandon nur bei Distanzfracht IV 4, 6. Für ein solches allgemeines Abandonrecht sprechen sich von älteren Schriftstellern aus u. a. Casaregis, Disc. leg. de comm. XXII Nr 46, XXIII Nr 86 f.; Valin I 670 f.; von neueren de Courcy I 164.

[7] Die Bestimmung geht zurück auf Guidon VII 11 = Ord. III 3, 26, PSR V 23, Danz. Willk. I 4, 7, 8, PLR II 8 § 1730 f. Die geltenden Bestimmungen sind bei Ehrenberg S 94 Anm 103 aufgeführt, dazu Belgien 77, Italien jetzt 581.

[8] OAG Lübeck vom 29. April 1867 (Kierulff III 322 = Hermann und Hirsch Nr 193).

Fall, wenn die Clausel „frei von Leckage“ gebraucht wird, wohl aber, wenn ausgemacht ist, dass die Fracht „auch für nur theilweise voll abgelieferte und für leergeleckte Fässer“ zu bezahlen ist, oder wenn die Clausel gebraucht ist „freight payable barrels full or not full“ [9]. Das Recht des Abandons hat der Ladungsinteressent hinsichtlich jedes einzelnen Behältnisses, aber auch nur hinsichtlich der einzelnen Behältnisse. War die Fracht in Bausch und Bogen bedungen und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum grösseren Theile ausgelaufen, so muss eventuell eine Repartirung der Fracht und der sonstigen Forderungen des Verfrachters erfolgen.

2. Alle unter I aufgeführten Forderungen, sofern der Ladungsinteressent ihre Erfüllung persönlich gewährleistet hat, mag er diese Gewährleistung in Person oder durch einen Bevollmächtigten, etwa den Schiffer (Art. 506), übernommen haben, weiter alle unter I aufgeführten Forderungen, soweit zu denselben durch ein Verschulden des Ladungsinteressenten selbst eine unbeschränkte Haftung hinzutritt. Es ist von Wichtigkeit, diese Forderungen von den unter III zu nennenden abzusondern, weil die Grundsätze der seerechtlichen Verjährung auf sie, nicht aber auf die unter III zu nennenden Forderungen Anwendung finden (Art. 909), auch wegen des Pfandrechts an der Ladung, welches ein Separationsrecht im Concurse gewährt.

III. Forderungen, für welche der Ladungsinteressent unbeschränkt haftet, ohne dass sie die Rechte eines Ladungsgläubigers gewähren. Hierzu gehören alle Forderungen, welche nicht unter I und II aufgeführt sind. Von denselben mögen folgende besonders erwähnt werden:

1. Alle Forderungen gegen den Befrachter, bevor die Ladungsgüter dem Schiffer übergeben sind, mögen sie auch speciell bezeichnet sein (vgl. Art. 630 unter 2), aus dem Grunde, weil die fortune de mer des Ladungsinteressenten vorher nicht existirt, ferner

2. alle Forderungen des Verfrachters, welche gegen den Ladungsinteressenten vor dem wirklichen Antritt der Reise geltend gemacht werden. Erst durch den Beginn der Reise, nicht im Sinne des Art. 581 al. 2, welches eine Ausnahmebestimmung ist, sondern dadurch, dass das Schiff mit der ganzen oder einem Theile der Ladung die Fahrt antritt, wird der Verfrachter Ladungsgläubiger und hat nunmehr das Separationsrecht im Concurse, vorher nicht; entstehen vor diesem Moment Streitigkeiten mit dem Befrachter bezw. Ablader, so haftet derselbe unbeschränkt, ohne dass der Verfrachter ein Pfandrecht selbst

[9] ROHG XIX 267, Hermann und Hirsch Nr 146.

an den ihm übergebenen Gütern auszuüben berechtigt wäre, wohl aber würde er ein meist civilrechtliches Retentionsrecht geltend machen können. Ist aber die Reise begonnen, ist das Schiff „over zee und sand“ [10] gewesen, so hat der Verfrachter wegen aller Forderungen, die ihm gegen den Befrachter materiell zustanden, vorausgesetzt, dass er sie dem Empfänger gegenüber überhaupt geltend machen kann, auch ein Pfandrecht wegen derselben an der Ladung; waren z. B. Liegegelder im Abladungshafen entstanden und in das Connossement aufgenommen worden, so umfasst das Pfandrecht auch diese Forderung, für welche an sich dem Verfrachter dem Befrachter gegenüber ein Pfandrecht nicht zustand, s. noch oben unter II 1.

3. Alle Forderungen, welche durch das Verschulden des Befrachters entstanden sind, soweit nicht die unter I 4 und II 2 besprochenen Voraussetzungen vorliegen.

4. Alle Forderungen aus dem Versicherungsvertrage. Auch der Versicherer von Ladungsgütern hat nach deutschem Recht wegen der Prämie kein Pfandrecht an denselben.

§ 32. Das Verhältniss mehrerer Ladungsinteressenten.

I. Damit von mehreren Ladungsinteressenten im seerechtlichen Sinne gesprochen werden könne, genügt nicht der Umstand, dass mehrere Personen an der Ladung materiell berechtigt sind, sondern das Vorhandensein mehrerer Interessenten muss formell zu Tage treten. Dies geschieht dadurch, dass das Verhältniss derselben zum Rheder auf verschiedenem Rechtsgrunde beruht, regelmässig entweder dadurch, dass mehrere Frachtverträge mit denselben abgeschlossen oder, wenn auch auf Grund nur eines einzigen Frachtvertrags, mehrere Connossemente ausgestellt sind. Während in älterer Zeit, so lange die Ladungsinteressenten die Reise mitzumachen pflegten, das Verhältniss derselben unter einander das einer besonders gestalteten Gelegenheitsgesellschaft war, innerhalb welcher der Wille der Majorität, mochte dieselbe nun nach Köpfen oder nach dem Gewicht oder dem Werth der Ladungsgüter berechnet werden, eine weitgehende Herrschaft ausübte [1], hat sich dasselbe gegenwärtig zu einer ebenfalls eigenthümlich gearteten communio incidens abgeschwächt. Diese Gemeinschaft ist wohl

[10] Dieser alte Rechtsausdruck, der in den germanischen Quellen des mittelalterlichen Seerechts eine wichtige Bedeutung hat, ist noch jetzt am besten zu gebrauchen, um die Abgrenzung der seerechtlichen Grundsätze in Betreff der Ladung von den landrechtlichen zu bezeichnen.

[1] Vgl. § 2 Anm 47.

zu unterscheiden von der communio incidens des Civilrechts, welche gerade bei Schiffsladungen häufig ebenfalls einzutreten pflegt, insbesondere wenn durch zufällige Ereignisse Ladungsgüter verschiedener Interessenten nicht mehr identificirt werden können[2]. Für diesen Fall sind jedoch die Grundsätze des Civilrechts maassgebend. Die seerechtliche Gemeinschaft der Ladungsinteressenten hat zur Voraussetzung gerade die Möglichkeit der Identificirung der den einzelnen zustehenden Ladungsgüter, sie ist begrifflich eine communio pro diviso. Uebrigens besteht dieselbe bereits vor der Uebergabe der Ladungsgüter an den Schiffer, wiewohl ihre Hauptwirkungen erst nach der letzteren eintreten. Neben dieser communio unter den Ladungsinteressenten besteht noch eine weitere zwischen ihnen und dem Rheder, welche im speciellen Theile bei der Lehre von der Bodmerei und der havarie-grosse zu besprechen ist, diese setzt Detention der Ladung von Seiten des Schiffers voraus.

II. Was nun das Verhältniss der Ladungsinteressenten unter einander anlangt, so kann von einer Herrschaft der Majorität über die Minorität gegenwärtig in keiner Weise mehr die Rede sein[3], sondern es muss Einstimmigkeit vorhanden sein, wenn die Anordnungen derselben die gleiche Bedeutung haben sollen, wie die Anordnung des alleinigen Ladungsinteressenten, vorausgesetzt, dass durch gesetzliche Bestimmung nicht diese den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechende Wirkung ausgeschlossen ist. Das Handelsgesetzbuch macht in dieser Beziehung einen Unterschied zwischen der Stückgüterladung einerseits und den Ladungsinteressenten, welche verhältnissmässige Theile oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffs befrachtet haben (Art. 557), andererseits und gewährt nur im letzteren Falle dem einstimmigen Willen derselben gleiche Rechtswirkung, wie dem Willen des alleinigen Ladungsinteressenten (vgl. Art. 561, 588, 593, 604, 643 unter 3 und andererseits Art. 589—592, 593, 605, 643), und auch dann nicht immer (Art. 643). Jede Rechtshandlung ferner, die der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse in Bezug auf die ganze Ladung[4] vorgenommen hat, hat dieselben Rechtswirkungen, als

[2] S. z. B. den Fall HGZ I 322 ff., sodann RG IV 40 f., Hans. GZ I 343 f., II 178 ff., V 9 f.

[3] Vgl. aber noch lüb. Bek., das Ein- und Auseisen von Schiffen betr. vom 1. Dec. 1841: Zustimmung der Interessenten von 3/4 der Ladung, diese nach Lasten der geladenen Güter berechnet. Der Kostenantheil (zwei Drittel trägt die Ladung) wird unter die verschiedenen Interessenten derselben nach Verhältniss der Lastenzahl ihrer Güter vertheilt (lüb. EG zum HGB 18). Jetzt jedenfalls wegen HGB 622 als objective Rechtsquelle ungiltig (vgl. auch l. V vom 17. Sept. 1880).

[4] Vgl. § 43 Anm 12.

ob sie durch den einstimmigen Willen der Ladungsinteressenten vorgenommen worden wäre [5], und begründet die gegenseitige Verpflichtung, gleichmässig die Folgen derselben zu tragen (Art. 734). Weitere Regressrechte zwischen den Ladungsbetheiligten bestehen auch dann, wenn sie dritten Personen gegenüber solidarisch haften und die letzteren diese solidarische Haftung in einer Weise in Anspruch genommen haben, welche den einen Ladungsinteressenten zu Gunsten der übrigen beschwert hat. Was die Frage anlangt, ob diese Regressforderung nur aus der fortune de mer der Ladungsinteressenten befriedigt zu werden braucht, oder ob bei ihr wie bei der Rhederei eine unbeschränkte Haftung anzunehmen ist, so ist dieselbe im ersteren Sinne zu beantworten, da hier die Grundsätze, welche hinsichtlich der Gemeinschaft von Schiff, Fracht und Ladung gelten, analog anzuwenden sind [6].

III. Bezüglich der Haftung mehrerer Ladungsinteressenten dritten Personen gegenüber ist zu unterscheiden.

1. In den Fällen, in denen die Ladungsinteressenten nur mit der Ladung haften, findet eine sehr verschiedene rechtliche Behandlung statt, welche aus der Natur der Sache sich erklärt.

a. Beruht die Haftung derselben auf einem Rechtsgeschäft, welches der Schiffer als ihr Vertreter abgeschlossen hat, so wird zunächst zu untersuchen sein, ob der Schiffer dasselbe mit Bezug auf die ganze Ladung abgeschlossen hat, oder ob die Intention der Parteien dahin gegangen ist, für jeden einzelnen oder mehrere Ladungsinteressenten besonders zu contrahiren. Bei der Verbodmung der Ladung ist das erstere stets (Art. 692), sonst wenigstens im Zweifel anzunehmen, da der Schiffer verpflichtet ist möglichst gleichmässig für alle Ladungsinteressenten zu sorgen. Würde daher nicht ausdrücklich ausgemacht worden sein, dass der Dritte mit jedem Ladungsinteressenten ein besonderes Rechtsgeschäft eingehen solle, so würde der Grundsatz: „pignoris causa individua est", zur Geltung kommen und es würde der Dritte ein Pfandrecht an sämmtlichen Ladungstheilen wegen der ganzen Forderung geltend machen können, die ihm gegen die Ladungsinteressenten zusteht. Von Wichtigkeit ist diese Unterscheidung namentlich auch wegen der beschränkten persönlichen Haftung, die den Empfänger solcher Güter trifft, der Kenntniss

[5] Dagegen ist dies nicht der Fall, wenn der Schiffer zu der Handlung nicht berechtigt war, s. hamburger Sammlung II 2 S 917—936 (jetzt modificirt durch Art. 734).

[6] Vgl. hamb. Sammlung II 2 S 850—862.

hatte, dass ein solches Pfandrecht auf ihnen ruhte (Art. 698): ihm gegenüber wird der Dritte seine ganze Forderung geltend machen können, die Forderung wird daher nicht ipso jure nach dem Verhältniss getheilt, in welchem die abgelieferten zu sämmtlichen Ladungsgütern stehen [7].

b. Handelt es sich um Ansprüche wegen Bergungs- und Hilfskosten, welche gegen mehrere Ladungsinteressenten entstanden sind, so gilt ebenfalls der Grundsatz: „pignoris causa individua est", es kann daher Jeder, welcher einen solchen Anspruch hat, denselben aus irgend welchen Ladungsgütern, welche geborgen wurden oder denen Hilfe geleistet wurde, befriedigen, so lange das Pfandrecht besteht, und es kann derjenige, welcher Bergelohn zu erhalten hat, ohne dass er Güter in seinen Gewahrsam bekommen hat, auf jedes Ladungsstück, das dem Pfandnexus noch unterworfen ist (Art. 753 al. 2 und 697 al. 3), Arrest legen lassen, um daraus seine Befriedigung zu suchen. Dagegen gilt hier ein anderer Grundsatz, soweit es sich um die beschränkte persönliche Haftung handelt, welche auch hier den Empfänger von Gütern trifft, welcher wusste, dass Bergungs- oder Hilfskosten auf ihnen ruhten (Art. 755 al. 2), denn hier wird, wenn, abgesehen von den Gütern, welche der Empfänger erhalten hat, noch andere geborgen oder gerettet worden sind, die Gesammtforderung auch auf die letzteren repartirt und es haftet daher der Empfänger persönlich nur für den Betrag, welcher bei Vertheilung der Kosten über sämmtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Gegenstände fällt (Art. 755 al. 3) [8].

c. Wieder andere Grundsätze gelten bei Ansprüchen aus der seerechtlichen Gemeinschaft gegen mehrere Ladungsinteressenten: hier haben zwar die Vergütungsberechtigten für ihre Forderung ein Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern, aber es besteht eine Ausnahme von der Regel: „pignoris causa individua est", denn es ruht das Pfandrecht auf den einzelnen Gütern nur wegen des von

[7] Die Ladung im Werth von 20 000 Mark ist mit einer Bodmereischuld von 10 000 Mark belastet, zwei Empfänger haben je Ladung im Werth von 10 000 Mark erhalten und weiter veräussert, fällt der eine in Concurs, so kann der Bodmereigläubiger doch von dem anderen volle 10 000 Mark verlangen, nicht etwa blos 5000: betrüge aber die Bodmereischuld 12 000, so könnte der Bodmereigläubiger doch nicht mehr als 10 000 verlangen.

[8] Auf Ladungsgütern von 20 000 Mark Werth ruht ein Bergelohn von 10 000 Mark, zwei Empfänger haben Ladung im Werth von je 10 000 Mark empfangen und weiter veräussert: es kann von jedem nur 5000 Mark Bergelohn gefordert werden, fällt der eine in Concurs, so würden die Berger einen Ausfall erleiden.

diesen zu entrichtenden Beitrags (Art. 727 Satz 2). Der gleiche Grundsatz gilt hier natürlich erst recht, soweit die beschränkte persönliche Haftung derjenigen Empfänger in Frage steht, welchen bei der Annahme der Güter bekannt war, dass davon ein Beitrag zu entrichten sei (Art. 728 al. 2).

2. Was die Haftung mehrerer Ladungsinteressenten aus den zwischen ihnen und dem Verfrachter abgeschlossenen Frachtverträgen anlangt, so ist sie hinsichtlich jedes derselben von der des anderen unabhängig, gleichviel ob eine persönliche Klage angestellt oder von dem Pfandrecht Gebrauch gemacht wird, ja in einem Falle wird noch weiter gegangen, s. § 31 II 1 b a. E. Eine Ausnahme besteht nur hinsichtlich des Liegegeldes, wobei es gleichgiltig ist, ob dasselbe bei der Abladung oder Löschung entstanden, vertragsmässig oder gesetzlich zu entrichten ist. Dasselbe ist nach der richtigen Ansicht nicht aufzufassen als eine Conventionalstrafe, sondern als ein Accessorium der Frachtforderung. Es entsteht hierbei die Frage, wie mehrere Ladungsinteressenten zu haften haben, wenn das Liegegeld entweder ein gesetzlich zu bestimmendes ist oder vertragsmässig in der Weise ausgemacht ist, dass der Rheder den Betrag nur einmal fordern darf. Zunächst ist hier als Zeiteinheit des Fälligwerdens dieser im Verhältniss zur Fracht accessorischen Forderung der einzelne Tag zu Grunde zu legen [9], an dessen Stelle vertragsmässig freilich ein anderes Maass gesetzt werden könnte. Sodann ist hinsichtlich jeder solchen Zeiteinheit zu untersuchen, ob die Erfordernisse des Fälligwerdens dieser Forderung nur bei einem oder bei allen Ladungsinteressenten vorliegen. Ist das letztere der Fall, so haften sie für den Betrag dieser Zeiteinheit in solidum [10]. Sobald man zu Zeiteinheiten gelangt, wo nur für einen Ladungsinteressenten jene Erfordernisse vorliegen, cessirt natürlich die solidarische Haftung. Hat man nun die Höhe der Forderungen berechnet, welche dem Rheder gegen jeden Ladungsinteressenten zustehen, so kann derselbe diese ganze Forderung gegen den betreffenden einklagen und die persönliche Haftung desselben in Anspruch nehmen, ebenso aber auch wegen der ganzen Forderung sein Pfandrecht an dem betreffenden Ladungstheil geltend machen [11]. Durch die Befriedigung eines Theiles

[9] ROHG XII 130.

[10] ROHG XV 224, XIX 293.

[11] Das Liegegeld beträgt 300 Mark, es sind drei gleichberechtigte Ladungsinteressenten vorhanden, von denen einer (A) 3, der zweite (B) 6, der dritte (C) 10 Liegetage gebraucht: es haftet A auf 900, B auf 1800, C auf 3000 Mark,

erlischt die Forderung soweit. Ueber die Regressrechte der Ladungsinteressenten s. oben unter II.

3. In den übrigen Fällen bietet die Haftung mehrerer Ladungsinteressenten keine Besonderheiten dar, es kommt lediglich auf den Verpflichtungsgrund an, der im einzelnen Falle vorliegt.

alle zusammen ebenfalls nur auf 3000 Mark. Beim Regress zahlt A 300, B 750, C 1950. Zahlt B die 1800 an den Rheder, so wird die Forderung auf 1200 reducirt, bis auf 900 kann sich der Rheder aber trotzdem an A halten.

Abschnitt III.

Die seerechtliche Stellvertretung.

§ 33. Uebersicht.

Die historische Entwicklung, welche die Lehre der handelsrechtlichen Stellvertretung genommen hat, ist hier um so mehr kurz zu charakterisiren, als nicht alle modernen Gesetzgebungen zur Anerkennung des Princips der directen Stellvertretung im Seerecht gelangt sind. Von den zwei Hauptformen der Stellvertretung, derjenigen im Distanz- und der im Platzgeschäft, welche beide sich wirthschaftlich aus der Societät entwickelt haben, ist hier nur die erstere genauer zu betrachten, hinsichtlich der letzteren genügt die Bemerkung, dass die allgemeine Haftung nicht nur der Gesellschafter, sondern auch der Factore derselben der Auffassung ihre Entstehung verdankt, dass wer aus Geschäften Nutzen zu ziehen scheint, auch zu haften verpflichtet sein solle [1]. Anders lag die Sache im Distanzgeschäft, wozu ja namentlich auch das durch einen Schiffer betriebene Rhedereigeschäft gehörte [2]. Hier trat ja äusserlich nur eine Persönlichkeit mit dritten Personen in rechtliche Beziehungen, und wenn der nicht hervortretende Socius oder Geschäftsherr durch dieselben in Mitleidenschaft gezogen werden sollte, so konnte es nur eine dingliche Haftung sein, die ihn berührte [3]. In der That finden wir denn auch im Mittelalter allgemein den Grundsatz anerkannt, dass der Geschäftsherr nur mit demjenigen zu haften habe, was er seinen Angestellten zu

[1] Vgl. die § 2 Anm 21 angeführten Stellen.

[2] Die gleiche Behandlung tritt namentlich hervor in den Stadtbüchern von Kampen (Bestimmungen von 1409): Boeck van Rechten fol. 42, Golden B. fol. 26 f.

[3] Zu dem Folgenden vgl. die vorzüglichen Ausführungen von Elard Meyer in Watermeyer und Oelrichs, Beiträge zur Erl. des brem. Rechts S 44 ff.

Handelszwecken anvertraut hat, ein Grundsatz, der im Rhedereigeschäft nur dahin modificirt wurde, dass gewisse Verfügungen des Vertreters vollständig ungiltig sein sollten[4]. Berechtigt und verpflichtet Dritten gegenüber war daher persönlich nur der Vertreter, während der Geschäftsherr nach der Rückkehr von ihm Auszahlung des Gewinns verlangen konnte und hinsichtlich dieser Forderung besonders privilegirt war. Durch die Reception des römischen Rechts gelangte dann eine ganz andere Auffassung zu mehr oder weniger vollständiger Herrschaft. Nicht mehr der Akt der Anvertrauung begründete eine dingliche, sondern der Akt der Anstellung eine persönliche Haftung: hunc ego praeposui, qui volet, cum eo contrahat! Es erwarb nunmehr der dritte Contrahent ein neues Klagrecht gegen den Geschäftsherrn, während ihm auch das gesammte Vermögen des Vertreters haftete, dagegen war nicht anerkannt ein directes Klagrecht des Geschäftsherrn gegen den Dritten[5]. Diese Grundsätze der adjecticischen Klagen gelangten indessen auf dem Gebiete des Seerechts nie zu vollständiger Anerkennung, indem die ältere Auffassung sich wenigstens materiell durch die Ausbildung des Abandonrechts erhielt, und es ist von grossem Interesse, dass noch im vorigen Jahrhundert in den Niederlanden ein gleiches Recht auch dem praeponens bei Forderungen aus Rechtsgeschäften zugestanden wurde, welche der institor mit Dritten abgeschlossen hatte[6]. War durch den Einfluss des römischen Rechts die Haftung des Geschäftsherrn verstärkt worden, so wurde auf der anderen Seite auf die persönliche Haftung des Vertreters kein grosses Gewicht mehr gelegt, da die erstere meistens genügte: so kam es, dass sich die Auffassung herausbildete, der Vertreter habe nur mit demjenigen zu haften, was ihm der Principal anvertraut habe, nicht mit seinem eigenen Ver-

[4] Der Verkauf des Schiffs, Oleron 1, Lüb. Recht 135 (Hach II), Codex f. Reval I 96 (Bunge). Hierher gehört auch die Bestimmung, dass Niemand das Gut seines Geschäftsherrn verspielen etc. dürfe.

[5] Das römische Recht erkannte ein solches nur in Nothfällen an, s. Thöl, Handelsrecht (6. Aufl.) I 263 f. Weiter gingen die Statuten der ital. Industriestädte, z. B. Statuta civilia von Brescia von 1313 cap. 189 (v. J. 1252) = 1471 cap. 142, Stat. von Cremona von 1388 cap. 385, Stat. von Mailand von 1396 cap. 337, Stat. von Ferrara II 92, Stat. von Bologna vom J. 1454 88, 2—4. Die Uebernahme dieses Satzes in das Seerecht dürfte erst in neuere Zeit fallen.

[6] W. Schorer sagt in seinen Anmerkungen zur Inleiding tot de Hollandsche Rechtsgeleerdheid des H. Grotius (in der Ausgabe Middelburg 1767): Moribus tamen receptum est, ut praeponens derelinquendo totum, quod praeposito commiserat, ab obligatione liberetur (citirt von E. Meyer a. O., die Ausgabe war mir nicht zugänglich).

mögen[7], und endlich wurde das Princip der directen Stellvertretung[8] in voller Ausdehnung anerkannt, also die Auffassung, dass die Rechtswirkungen eines von einem Vertreter abgeschlossenen Geschäfts unmittelbar an die Person des Vertretenen geknüpft werden, während der Vertreter als solcher dem Dritten gegenüber weder berechtigt noch verpflichtet wird[9]. Auf dem Gebiete des Seerechts, auf welchem die beschränkte Haftung des Vertretenen nie aufgehört hatte anerkannt zu werden, in neuerer Zeit vielmehr an Ausdehnung gewann, wurde die Durchführung der directen Stellvertretung gesichert durch eine eigenthümliche Verantwortlichkeit, welche dem Vertreter auferlegt wurde[10].

Ueberblicken wir den gegenwärtigen Rechtszustand, so ist allgemein anerkannt, dass der Vertretene aus den Rechtsgeschäften des Vertreters ohne weiteres berechtigt wird, der Grundsatz, dass der

[7] Ueber diese Ansicht, welche das gerade Gegenstück der in Anm 6 angeführten ist, vgl. Thöl, Das Handelsrecht I S 271 f. und Anm 44 f. Eine andere Ansicht gestattete dem Vertreter, die Execution an den Vertretenen zu verweisen vgl. Thöl a. O. S 268 und Anm 38, auch PLR I 13 § 153.

[8] Auf dem Gebiete des deutschen Seerechts wohl zuerst durch die bremer V vom 9. Januar 1832 § 7 und 8, vgl. übrigens schon Bynkershoek, Quaest. jur. priv. III 16 al. 5. Trotz der consequenten Durchführung im HGB machen sich noch jetzt Reminiscenzen der älteren Auffassung geltend, s. darüber Enke in der Z f. GG und Rechtspflege in Preussen I 470—478. — Auf dem Gebiete des Handelsrechts im e. S. erkennt die Nichthaftung des Vertreters dem Dritten gegenüber meines Wissens zuerst an Antwerpen, Compil. IV 10 § 8 = Geldernsches Landrecht von 1619 IV 6, 2, 1.

[9] Daraus ergeben sich nothwendig zwei dem römischen Recht unbekannte Consequenzen: 1. dass ein Rechtsgeschäft zwischen zwei Vertretern derselben Person begrifflich unmöglich ist, 2. dass ein Rechtsgeschäft zwischen zwei verschiedenen Personen durch denselben Vertreter begrifflich möglich ist. Und ebenso ist es begrifflich möglich, dass Jemand mit sich selbst als Vertreter eines Dritten ein Rechtsgeschäft abschliesst. Was begrifflich möglich ist, kann durch das positive Recht ausgeschlossen sein: dies ist z. B. der Fall hinsichtlich des Vormunds. Im übrigen muss man diese Möglichkeit auch für zulässig erachten: Erforderniss ist, dass der auf den Abschluss eines Rechtsgeschäfts gerichtete Wille unzweideutig erklärt ist, z. B. durch Eintragung in die Geschäftsbücher, besonders aber kann dies geschehen durch Abschluss eines Rechtsgeschäfts mit einem Dritten, aus welchem jene Willensrichtung nothwendig zu entnehmen ist. Ob der Vertreter in der Lage ist, die Wirkungen des Rechtsgeschäfts durch mutuus dissensus wieder aufzuheben, ist eine hiervon unabhängige Frage, jedenfalls ist aber auch für den letzteren eine unzweideutige Willenserklärung in derselben Weise erforderlich, s. hierüber RG V 59, VI 11 und von Hahn in der Z f. HR XXIX 3 f., anders ROHG VIII 393 und Lepa, Die Lehre vom Selbsteintritt des Commissionärs, 1883, S 226 ff. Seerechtliche Beispiele s. § 37 Anm 3, § 43 V und § 44 unter 3.

[10] HGB Art. 478 f., s. hierüber § 37 V auch § 53.

Vertreter selbst nicht verpflichtet werde, ist im deutschen Seerecht ausdrücklich[11], im französischen durch die Rechtsprechung anerkannt[12], im englischen Recht aber für den wichtigsten Fall, bezüglich der Haftung des Schiffers, bewusster Weise verneint, während demselben die directe Stellvertretung im allgemeinen wohl bekannt ist[13].

Ebenfalls auf Vorstellungen des Mittelalters geht die rechtlich bedeutsame Trennung zurück, welche das moderne Recht zwischen dem inneren Verhältnisse zwischen dem Vertreter und Vertretenen und dem äusseren zwischen dem Vertreter und dritten Personen sanctionirt hat, denn indem das mittelalterliche Recht die Giltigkeit der Geschäfte Dritten gegenüber von äusserlichen Thatumständen abhängig machte, musste sich eine Verschiedenheit von dem inneren Verhältnisse ergeben, in welch letzterem ja naturgemäss die Willensmeinung der Parteien immer prävaliren musste. Unterschied man daher zwischen Vollmacht (Dritten gegenüber) und Auftrag (zwischen dem Vertreter und dem Vertretenen), so kam noch hinzu, dass das moderne Recht, insbesondere auch das Seerecht, Vollmachten anerkannte, welche nicht auf einem Auftrage, sondern auf anderen Verträgen oder auf dem Gesetz beruhen. So haben wir denn drei Arten von Vollmachten zu unterscheiden, von denen die eine identisch ist mit dem erhaltenen Auftrag, die zweite einen präsumtiven Umfang hat, welcher über den erhaltenen Auftrag hinausgehen kann, während der Umfang der dritten durch das Gesetz unmittelbar bestimmt ist und bald gar nicht, bald nur unter gewissen Voraussetzungen Dritten gegenüber beschränkt werden kann[14].

Von diesen Arten der Stellvertretung sind hier nur diejenigen zu betrachten, für welche sich im Seerechte besondere Grundsätze herausgebildet haben, des Zusammenhangs wegen soll zugleich auch das interne Verhältniss berücksichtigt werden. Zu besprechen ist zunächst

[11] HGB Art. 502 al. 2.

[12] Vgl. Desjardins II Nr 379. Entscheidend sollte sein Code civ. 1997, der jedoch nicht in Bezug genommen wird. Die directe Stellvertretung vertrat zuerst Emérigon, Contr. à la grosse IV 12, während Pothier die römischen Grundsätze verfocht.

[13] Story, On Agency Nr 278. 294—299; Parsons S 384; Maclachlan S 131 f.; Kay II 1148 ff. Wichtig ist Rich v. Coe (Lord Mansfield), Mayor of London v. Hunt (persönliche Haftung für portlight or other dues): „The master is always personally liable upon all contracts made by him for the usual employment, repairs and supplies of the ship, as well as the owner.“ Der Grundsatz ist durch das Admiralitätsgericht dem römischen Recht entnommen, dem common law ist er fremd.

[14] Vgl. namentlich Laband in der Z f. HR X 183 ff.

die Stellvertretung des oder der Rheder und sodann die Stellvertretung des oder der Ladungsinteressenten. Zwar kommt es vor, dass eine und dieselbe Person, nämlich der Schiffer, in einer Rechtshandlung zugleich als Vertreter des Rheders und des Ladungsinteressenten thätig wird[15], doch sind auch in diesem Falle die Voraussetzungen, unter denen er als Vertreter des ersteren und des letzteren zu contrahiren befugt ist, durchaus verschiedene und daher besonders zu besprechen. Die Wirkungen solcher Rechtsgeschäfte dagegen, durch welche der Schiffer uno actu den Rheder und den Ladungsinteressenten berechtigt und verpflichtet, sind bei der Lehre von der Bodmerei, Haverei, Bergung und Hilfeleistung zur See zu besprechen.

Erste Abtheilung.

Stellvertreter des Rheders.

§ 34. Der Schiffer[1], a. Beginn und Ende seiner Stellvertretungsbefugniss.

I. Unter den Vertretern des Rheders ist der Schiffer der wichtigste: neben seiner Stellung als nautischer Betriebsdirector hat er eine weitgehende gesetzlich festgestellte Vertretungsbefugniss, welche von jener

[15] Der Fall kann auch in der Weise vorkommen, dass der Schiffer als Vertreter des Rheders mit sich selbst als Vertreter des Ladungsinteressenten contrahirt, z. B. ein Creditgeschäft abschliesst (Art. 510), s. oben Anm 9.

[1] HGB Art. 495—503, preuss. Entw 428—431 (auch Vertretung der Ladungsinteressenten), Mot S 235—239, Entw 1. Lesung Art. 448—455, Prot IV 1880—1920, VIII 3765—3772. 3778—3788. 4474 f. — Aeltere deutsche GG: PSR III 25 bis 28. 32 f. 37. 54, V 1 u. 2, Danziger Willkühr von 1761 I 4, 5, 2 f. 5. 14, PLR II 8 § 1499—1503. 1519—1527, bremer V vom 9. Januar 1832 § 1—8 und 11. — Fremde GG: Frankreich 223. 232. 234—237, Spanien 641—644, Portugal 1393 ff., Niederlande 371—376, Belgien 22. 24—27, Italien 506. 508—513, Norwegen 10. 17. 41. 95, Schweden 41 ff., Finland 35. 47-51. — Aeltere fremde GG: Ord. de la mar. II 1, 5. 17. 19 f., genueser V vom 23. Aug. 1712 Art. 9. 13. 19. 32. 35, Ord. von Bilbao XXIV 36 ff., Rotterdam 1721 Art. 133—135. 147 ff. — Literatur, 1. deutsche: Laband in Z f. HR X 211. 216. 220 f. 224; Ehrenberg, Beschr. Haftung S 178—199; Lewis, Seerecht I 129—147; Handbuch IV 82—96; ältere: Heise, Handelsrecht § 165; Cropp in Heise und Cropp, Abhandlungen I 442—503; El. Meyer in Watermeier und Oelrichs, Beiträge zur Erl. des brem. Rechts I 44 ff.; Pöhls I 147—165; v. Kaltenborn I 142—155.

ersteren Stellung wohl zu unterscheiden ist, um so mehr, als beide Eigenschaften, welche lange Zeit zusammenfielen, infolge der neuesten Entwicklung des Seeverkehrs immer schärfere Verschiedenheiten zeigen. Der Standpunkt der deutschen Gesetzgebung ist nun der, dass derjenige, welcher von dem Rheder oder einer denselben vertretenden Persönlichkeit zum nautischen Director eines Schiffs, also zum Schiffer in diesem Sinne, eingesetzt ist, damit ohne weiteres auch die Vertretungsbefugniss in Bezug auf dieses Schiff erhält, dass es aber dem Rheder freisteht diese Befugniss zu beschränken, freilich mit Wirkung Dritten gegenüber nicht ohne weiteres. Der Vertrag zwischen dem Rheder und dem Schiffer kann zwar ein gewöhnlicher Dienstvertrag sein, soweit aber auf Grund desselben dem Schiffer die Führung eines bestimmten Schiffes zugesichert wird, gilt der Vertrag als Mandatsverhältniss, und es kann daher der Schiffer vom Rheder soweit jederzeit entlassen werden (Art. 515)[2]. Gleichgiltig ist es übrigens, ob der Schiffer Mitrheder ist oder an den Erträgnissen des Rhedereigeschäfts als Gesellschafter theilnimmt, die Entlassung kann auch in diesen Fällen jederzeit durch die Majorität der Mitrheder[3] erfolgen; wenn dem Schiffer freilich mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, ist sie wider seinen Willen unausführbar. Liegt nur ein allgemeines Dienstverhältniss vor, so würde der Schiffer höchstens als gewöhnlicher Vertreter des Rheders zu contrahiren befugt sein: der Dritte, welcher ein Rechtsgeschäft mit ihm eingegangen wäre, müsste dann beweisen, dass ihn der Rheder zur Vornahme desselben ermächtigt hatte, dann aber würde der letztere auch unbeschränkt zu haften haben. Ein solch allgemein eingegangenes Verhältniss verwandelt sich übrigens dadurch zu dem hier zu besprechenden, dass der Rheder den Schiffer mit der Leitung eines bestimmten Schiffes betraut und dieser den Auftrag übernimmt, dass also ein neuer Consens in Bezug auf die Führung eines bestimmten Schiffs zu Stande kommt. Die besonderen Grundsätze der seerechtlichen Stellvertretung des Schiffers gelten nach

2. fremde: Story, On Agency Nr 36. 116—123. 161. 266—268. 294—299. 399; Abbott S 83—118; Maclachlan S 130—181; Maude & Pollock I 154—159; Parsons I 140 ff. 378 ff.; Kay I 472—506; Cresp-Laurin II 570 ff. 592 ff. 649 ff.; Desjardins II Nr 396 ff. 488 ff. 503 ff.; Valroger zu den Artikeln des Code; de Courcy, Questions de droit maritime I 25—124; de Wal II 67—81; Kist V 114 ff.; van Hall, De magistro navis, Amst. 1822.

[2] Die Entlassung geschieht durch Entziehung der Disposition über das Schiff, darüber s. Buch II.

[3] Liegt der Fall einer Handelsgesellschaft vor, so gelten nicht die Grundsätze des Seerechts, sondern die des zweiten Buchs des HGB.

deutschem Rechte auch dann, wenn der Schiffer zugleich Mit- oder Alleinrheder ist, er kann in diesem Falle ausser den weitergehenden Befugnissen, die ihm die Qualität als Rheder gewährt, sich auch die besonderen Vortheile sichern, welche die Vertretung durch den Schiffer für den Rheder mit sich bringt[4].

II. Die Rücksicht auf das öffentliche Interesse hat dahin geführt, dass dem Rheder die Auswahl seines nautischen Directors nur aus der Zahl der auf Grund von Prüfungen zum Gewerbebetriebe zugelassenen Personen in den wichtigeren Fällen gestattet ist. Obwohl es hiernach möglich sein könnte, einer Person, welche nicht nautischer Director ist oder sein kann, die Vertretungsbefugniss des Schiffers zu übertragen, so ist dies nach deutschem Recht nur auf zwei Umwegen möglich, indem einerseits dem nautischen Director die Befugnisse in der § 37 IV zu besprechenden Weise Dritten gegenüber entzogen werden und andererseits einer andern Person die Ausübung dieser Befugnisse übertragen wird. Der Zweck des Rheders kann aber auch dann mit Sicherheit nicht erreicht werden, da er einer Person, welche als Schiffer in der Musterrolle bezeichnet ist, die Vertretungsbefugniss allein nicht entziehen kann, so lange sie nautischer Director bleibt.

III. Zur Bestellung eines Schiffers sind ausser dem Rheder[5], der Majorität der Mitrheder und dem Correspondentrheder befugt:

1. der bisherige Schiffer, wenn sich das Schiff ausserhalb des Heimathafens befindet (Art. 496 al. 1): er ist hierbei weder verpflichtet, eine Person der Schiffsmannschaft auszuwählen, noch auch wenn er dies thut, an die Reihenfolge der Schiffshierarchie gebunden[5]. Dem Rheder gegenüber ist er verpflichtet, wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist das Schiff zu führen, falls Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnung desselben einzuholen, ihm ungesäumt die Verhinderung anzuzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, sonst aber ist er verpflichtet, einen anderen Schiffer einzusetzen: er haftet für den letzteren nur insofern, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt (Art. 483 al. 2). Von der Beobachtung der Anzeigepflicht ist die Vertretungsbefugniss des neu eingesetzten Schiffers unabhängig, ebenso von einem etwaigen Verbot der Substitution seitens des Rheders[6].

2. Der Consul des Deutschen Reichs ist befugt, auf deutschen Schiffen, welche sich innerhalb seines Consulatsbezirks befinden, an

[4] S. § 37 Anm 5.

[5] The Alexander, Dodson I 278.

[6] So schon l 1 § 5 Dig. 14, 1.

Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers auf Antrag der Betheiligten einen neuen Schiffsführer einzusetzen (Ges betr. die Organisation der Bundesconsulate etc. vom 8. Nov. 1867 § 35). Als Betheiligte sind die Ladungsinteressenten, die Schiffsbesatzung und die Reisenden, wohl auch die in Art. 479 al. 1 genannten Schiffsgläubiger zu betrachten[7]. Der Consul hat demnach unter der Voraussetzung, dass ein solcher Antrag gestellt wird, eine gesetzliche Vertretungsbefugniss des Rheders[8], welch letzterem er für culpa in eligendo haftet. Bei der Einsetzung kann er nach eigenem Ermessen verfahren, ohne den Beirath der in dem Hafen liegenden deutschen Schiffer in Anspruch nehmen zu müssen[9].

3. Fällt der Schiffer fort, ohne dass für einen Nachfolger gesorgt wird, so erhält der höchste Schiffsoffizier vermöge der Schiffshierarchie die nautische Direction des Schiffs; ob und wie weit er auch die Stellvertretungsbefugniss des Schiffers erhält, ist dagegen eine nicht ausdrücklich entschiedene Frage: jedenfalls kann soviel als feststehend betrachtet werden, dass der Steuermann, welcher sich von einem Consul bestätigen lassen konnte, aber keinen Antrag stellte, eine solche Vertretungsbefugniss nicht erhält, im anderen Falle wird es auf die Umstände ankommen, man wird dem Steuermann eine Contrahirbefugniss zuschreiben müssen, jedoch in mehr oder weniger engeren Grenzen; zum Abschlusse von Heuerverträgen und zur Verproviantirung des Schiffes wird er wohl stets als ermächtigt gelten, fraglicher wird es sein, ob er zum Abschlusse von Frachtverträgen und zur Eingehung von Creditgeschäften legitimirt ist[10].

4. Die Eigenschaft eines Schiffers als Vertreter des Rheders kann nicht durch Bergung begründet werden, ebensowenig durch Bestellung seitens gerichtlicher Behörden oder des Commandanten eines Kriegsschiffs[11].

IV. Die Vertretungsbefugniss erlischt durch den Tod des Schiffers, dagegen nicht durch den Tod des Rheders, sollte er auch Alleinrheder

[7] Irrelevant dagegen ist der Antrag eines einzelnen Mitrheders, welcher nicht die Majorität repräsentirt.

[8] ROHG XXII 47.

[9] Das letztere bestimmen Norwegen 27, Schweden 26, Finland 53.

[10] Aehnlich wie durch den Untergang des Schiffs tritt auch hier eine Art Liquidationsstadium ein, welches bis zur Bestellung eines neuen Schiffers dauert. Die erste Pflicht des Liquidators besteht hier aber darin, das Ende dieses Zustandes herbeizuführen.

[11] M. Sh. Act. s. 240 (s. Anm 15) und 263 unter 1, the Eliza Cornish (Eccl. and Adm. Rep. I 36).

sein (Art. 297), ebensowenig durch einen Wechsel in der Person der Rheder, auch nicht durch vollständigen Uebergang des Schiffs in das Eigenthum eines neuen Rheders [12]. Durch den Untergang des Schiffs wird nur der Umfang der Vertretungsbefugniss verringert, es tritt eine Art Liquidationsstadium ein. Die Vertretungsbefugniss kann endlich von dem Rheder, bezw. der Majorität der Mitrheder oder dem Correspondentrheder jederzeit durch Entlassung entzogen werden, selbst wenn das Gegentheil vereinbart ist (Art. 515) [13]. Das Handelsgesetzbuch enthält keine Bestimmung darüber, von welchem Momente an die Entlassung dritten Personen gegenüber rechtliche Wirkung erlangt. Diese Frage ist im Sinne der modernen Rechtsanschauung dahin zu entscheiden, dass eine solche Wirkung erst eintritt dadurch, dass die Entlassung in die Aeusserlichkeit tritt, und dies geschieht durch die Aufgabe der Schiffsgewalt oder die Auslieferung der Musterrolle an den Rheder bezw. den Nachfolger: so lange Jemand sich durch die Musterrolle als Führer eines Schiffs zu legitimiren vermag, über welches er das Commando auch factisch ausübt, obligiren die von ihm abgeschlossenen Geschäfte das Seevermögen des Rheders, dieser kann sich aber dadurch schützen, dass er die Entlassung veröffentlicht und dafür sorgt, dass dieselbe dem Dritten, welcher ein Geschäft mit dem Schiffer einzugehen im Begriffe ist, mitgetheilt wird [14]. Die Vertretungsbefugniss eines Schiffers hört nach deutschem Seerecht nicht auf dadurch, dass dem Schiffer durch Spruch eines Seeamts die Ausübung der Gewerbebefugniss entzogen wird [15].

[12] Robins v. Power, HGZ II 144 f., VI 86.

[13] Nach englischem Recht wird „some special reason“ der Entlassung verlangt, wenn der Schiffer Mitrheder ist (Kay I 54 f.), auch kann Entlassung nicht erfolgen, wenn ihm das Recht auf possession eingeräumt ist (wohl der Fall des Art. 477 des HGB). Das erstere ist aufgehoben in Nordamerika durch Act 1872 cap. 90: „That any person or persons or body corporate having more than one-half ownership of any vessel shall have the same power to remove a captain, who is also part-owner of such vessel, as such majority owners now have to remove a captain not an owner, provided that this act shall not apply where there is a valid written agreement subsisting, by virtue of which such captain would be entitled to possession“ u. s. w.

[14] Noch weiter geht die englische Auffassung: „Until the fact that the masters authority has been put an end to, is brought to the knowledge of a shipper of goods, the latter has a right to look to the shipowner as the principal, with whom his contract has been made“, Kay I 473.

[15] Anders nach englischem Recht, wo die Courts, welche Admiralty jurisdiction haben, sogar einen neuen Schiffer einsetzen können, M. Sh. Act s. 240, 263 unter 1, auch 259 (Pflicht der Uebergabe der Schiffspapiere an den Nachfolger bei Strafe), s. auch the Royalist.

§ 35. b. Befugnisse im Heimathafen.

Die Vertretungsbefugniss des Schiffers ist eine verschiedene, je nachdem sich das Schiff im Heimathafen oder ausserhalb desselben befindet. Diese Unterscheidung, dem alten Commandarecht entstammend, hatte sich zuerst in der Weise ausgebildet, dass es darauf ankam, ob der Schiffer sich mit seinen (Mit-)Rhedern ins Einvernehmen setzen konnte, „ihrer mächtig war" oder nicht [1]. Neben dieser Unterscheidung, die ursprünglich mehr für das interne Verhältniss von Wichtigkeit gewesen sein mag, wurde schon in alter Zeit das Domicil des Rheders bezw. der Majorität der Mitrheder für maassgebend erklärt [2], bis endlich in unserem Jahrhundert im Anschlusse an die Registrirgesetzgebung der Heimathafen, also das fingirte Domicil des Schiffes, an die Stelle des Domicils des Rheders getreten ist. So lange sich das Schiff im Heimathafen befindet — und demselben sind durch die Einführungsgesetze vielfach die sogenannten Revierhäfen gleichgestellt [3] —, soll der Schiffer nach der Bestimmung des Handelsgesetzbuchs nur zur Annahme der Schiffsmannschaft befugt sein, während sonstige Rechtsgeschäfte nur dann für den Rheder verbindlich sind, wenn er auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist (Art. 495). Vor dem Erlass des HGB zog man die Vertretungsbefugniss im Heimathafen weiter [4], indem man für den Rheder verbindlich hielt: unbedeutende und gewöhnliche Reparaturen, Ankauf kleiner Schiffsbedürfnisse, Annahme nicht gefährlicher Stückgüter zu einer von dem Rheder bewilligten Reise [5]. Wird man nun auch annehmen müssen, dass auch jetzt noch dergleichen Rechtsgeschäfte für den Rheder meist verbindlich sind, so ist doch der Rechtsgrund dieser Verbindlichkeit genauer zu untersuchen: denn gehört die Vornahme zur gesetzlichen Vollmacht des Schiffers, so treten seerechtliche Grundsätze (insbesondere beschränkte Haftung, Schiffsschuldqualität) ein, gehören sie nicht dazu, so gelten die Grundsätze des Handels- bezw. Civilrechts (unbeschränkte Haftung ohne Vorzugsrecht). Will man den Art. 495 richtig verstehen, so hat man in ihm nur das allgemeine

[1] Diese Unterscheidung wird noch gemacht in England, Maclachlan S 141 f. und 152, trotz 18/19 Vict. c. 97 s. 8 und 18/19 Vict. c. 60 s. 18.

[2] Vgl. Cropp a. O. S 449 ff.

[3] S. oben § 19 Anm 27.

[4] Vgl. Cropp a. O. S 457 ff.

[5] Cropp a. O. S 457: als Princip der Beurtheilung betrachtet er die bona fides des Geschäftsverkehrs.

Princip zu finden, welches der Gesetzgeber aufgestellt hat, man hat ihn also nicht absolut aufzufassen, sondern Ausnahmen zuzulassen, welche sich aus anderen Bestimmungen des Gesetzbuchs ergeben. Solcher Ausnahmen finden sich zwei:

1. Nach Art. 764 al. 1 ist der Schiffer auch im Heimathafen verpflichtet zur passiven processualen Vertretung des Rheders, soweit dessen Haftung mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen wird.

2. Nach Art. 644 al. 1 ist der Schiffer verpflichtet zur Ausstellung von Connossementen, ohne dass es darauf ankommt, ob das Schiff sich im Heimathafen befindet oder nicht, demzufolge wird man ihm daher erst recht eine Berechtigung zu einer solchen Ausstellung zuschreiben müssen. Diese Ausstellung aber ist wiederum nur ein formeller Akt, welchem bestimmte materielle Verhältnisse, insbesondere die Empfangnahme der Ladung, zu Grunde liegen: demzufolge ist dem Schiffer auch die Vornahme dieser materiellen Akte im Namen des Rheders und mit Rechtswirkungen für den Rheder zuzuschreiben, was denn vom Gesetzbuch (Art. 644 al. 1) auch ausdrücklich vorausgesetzt wird. Man wird aber noch weiter gehen und den Schiffer auch zur Vornahme aller Rechtsakte für legitimirt ansehen müssen, welche mit dem Connossement in unmittelbarem Zusammenhang stehen, insbesondere zur Auslieferung der Ladung, Empfangnahme der Connossementsfracht, Geltendmachung der Ansprüche aus dem Connossement auf gerichtlichem[6] und aussergerichtlichem Wege, wie dies denn ebenfalls, wenn auch nicht ganz deutlich, im Gesetzbuch (s. Art. 661 f.) vorausgesetzt wird[7].

3. Was die Annahme der Schiffsmannschaft anlangt, zu welcher der Schiffer in Uebereinstimmung mit den fremden Rechten auch nach deutschem Recht im Heimathafen befugt ist, so gehören zu derselben nur diejenigen Personen, welche nautische Dienste verrichten; ob auch die Annahme der sonst auf dem Schiffe angestellten Personen dem Schiffer im Heimathafen gestattet ist, ist fraglich, in Bezug auf die Dampfschiffsingenieure und Maschinisten wird die Frage zu verneinen sein[8], ebenso sonst principiell, doch wird oft auf Grund subjectiver Usancen der einzelnen Häfen, ja selbst einzelner Rhedereien und Gesellschaften der Schiffer dazu als ermächtigt anzusehen sein. Durch

[6] Vgl. Rostocker Sammlung I 200 f. (158 f.).

[7] Diese wichtigen Fälle ignorirt Ehrenberg S 184: die Annahme einer „stillschweigenden Bevollmächtigung“ würde unbeschränkte Haftung des Rheders zur Folge haben.

[8] Vgl. Prot. IV 1884, übereinstimmend Lewis, Seerecht I 132 (1. Aufl. S 101 f.), abweichend Lewis, Handbuch IV 87 Anm 35.

die Berechtigung des Schiffers zur Annahme der Mannschaft ist die Frage nicht entschieden, ob und wie weit dem Rheder ein Mitwirkungsrecht bei derselben zusteht. Nach allgemeinen Grundsätzen hat der Schiffer auch hierbei den Anweisungen des Rheders zu folgen, und diese Verpflichtung findet ihre Grenze nur darin, dass dem Schiffer keine Verletzung seiner Dienstpflichten zugemuthet werden darf. Ein ausschliessliches Recht des Schiffers zur Annahme der Schiffsmannschaft besteht daher nach deutschem Seerecht nicht[9], wiewohl sie ihm factisch überlassen zu werden pflegt.

4. Zur Vornahme sonstiger Rechtsgeschäfte ist nach deutschem Seerecht der Schiffer gesetzlich nicht berechtigt, wohl aber kann eine Verpflichtung des Rheders auf anderer Grundlage entstehen, es kommt dann aber, soweit nicht das Handelsrecht im engeren Sinne und das Handelsgewohnheitsrecht entscheiden, das particuläre Civilrecht zur Anwendung. Als solche Verpflichtungsgründe kommen namentlich in Betracht Mandat und negotiorum gestio bezw. versio in rem[10]. Auf Grund subjectiver Usancen einzelner Häfen bezw. Rhedereien und Gesellschaften wird man auch hier oft anzunehmen haben, dass der Anstellungsvertrag den Schiffer zur Vornahme der oben erwähnten Rechtsgeschäfte ermächtigt[11]. Es gelten in solchen Fällen aber nicht die Grundsätze der seerechtlichen Stellvertretung, sondern die Sache ist so aufzufassen, als wenn der Rheder den Vertrag per-

[9] Dies behauptet Meves a. O. S 30 (in Hinblick auf § 10 der SeemO). Der preussische Entwurf enthielt eine solche Bestimmung in Art. 440 al. 1, vgl. Mot S 244 und Prot IV 1964 f. Nach französischem Recht wird Zuziehung der anwesenden Rheder gefordert, C. de c. 233 (darüber s. Desjardins II Nr 388 f.; Valroger I Nr 346 ff.), ebenso Italien 499, Niederlande 343, Finland 35 al. 1, Spanien 639 (doch kann dem Schiffer kein Schiffsmann wider seinen Willen aufgedrungen werden), Belgien 14, Russland 818—825; der Rheder wird nicht erwähnt Norwegen 10, Schweden 29, ebensowenig in M. Sh. Act s. 149, vgl. aber s. 156. Aelteres Recht: Ord. de la mar. II 1, 5, Ord. von Bilbao XXIV 11, Cod. per la ven. mar. I 2, 13 (Berücksichtigung des Rheders).

[10] Vgl. Ehrenberg a. O. S 181 f. Anm 19; Lewis I 132.

[11] Nach englischer Anschauung z. B. the ordinary outfits, equipments, repairs and other preparations of the ship for the voyage, Rechtsgeschäfte, die das Laden und Löschen mit sich bringt, Annahme von Gütern gegen Fracht und Zeichnen der Connossemente bei einem general ship (s. oben unter 2), Kay I 475. Aehnlich in Frankreich (Valroger I 450), doch geht man hier vielfach noch weiter, indem man auch sonstige Rechtsgeschäfte des Schiffers dritten gutgläubigen Personen gegenüber gelten lässt. Es war dies schon zwischen Emérigon, der diese Ansicht vertrat, und Valin controvers. Dem ersteren schliessen sich an Alauzet III Nr 1148, Cresp-Laurin II Nr 16, Desjardins II Nr 399, dem letzteren Valroger I Nr 408.

sönlich abgeschlossen, den Rechtsakt persönlich vorgenommen habe. Soweit dagegen der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vertretungsbefugniss im Heimathafen contrahirt, hat dies dieselben Rechtswirkungen, als wenn er ausserhalb desselben contrahirt hätte: es ist dies ein Grundsatz, der namentlich von Wichtigkeit ist, soweit es sich um Rechtsakte der vom Schiffer substituirten Vertreter handelt, s. überhaupt § 39. Ob und wie weit dabei eine persönliche Haftung des Rheders begründet wird, richtet sich nach den in § 22 besprochenen Grundsätzen.

§ 36. c. Vertretungsbefugniss ausserhalb des Heimathafens.

I. Befindet sich das Schiff ausserhalb des Heimathafens, so gilt nach dem Handelsgesetzbuche das allgemeine Princip, dass der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt ist, für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffs, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen (Art. 496 al. 1). Die Vertretungsbefugniss ist demnach beschränkt einmal dadurch, dass sie abhängig ist von der Beschaffenheit des in Rede stehenden Schiffs[1], und sodann von der Art und Weise, in welcher der Rheder dasselbe benutzt[2]. Sie ist also verschieden, wenn das Schiff regelmässige Fahrten zu machen pflegt, wenn es lediglich Frachtverdienst sucht, wenn es zur Seefischerei ausgerüstet ist. Dem Dritten liegt in dieser Beziehung eine gewisse Erkundigungsfrist ob, deren Ausdehnung sich nach der bona fides des Verkehrs bemisst. Nach diesem allgemeinen Princip ist auch die Frage zu entscheiden[3], wie weit der Schiffer berechtigt ist, Frachtverträge abzuschliessen, ebenso die Frage, wie weit er abgeschlossene Frachtverträge modificiren und

[1] Es muss auch bestehen ein örtlicher Zusammenhang des Rechtsakts mit dem von dem Schiffer geführten Schiff: der Schiffer kann die fortune de mer des Rheders, dessen Schiff in Hamburg liegt, nicht durch Empfangnahme von Ladungsgütern in Berlin obligiren, s. § 39 IV. Wie weit ein solcher noch als vorhanden anzunehmen ist, darüber entscheidet die seemännische Auffassung.

[2] Die bremer V vom 9. Jan. 1832 sagt in § 2: „Sofern dieselben (die Verträge) nur überhaupt den wirklichen Bedürfnissen des Schiffes entsprechen und dem Zwecke der Reise gemäss sind.“ Cropp a. O. S 465 spricht von einer Befugniss „zu allem demjenigen, was für das Schiff und für den Zweck des Unternehmens angemessen erscheint“. Ehrenberg schlägt statt Reise das Wort „Expedition“ vor, a. O. S 194.

[3] Ehrenberg S 188 Anm 45.

ausser Kraft setzen darf. Handelt es sich im letzteren Falle um Frachtverträge, welche der Rheder abgeschlossen hat, so ist der Schiffer nicht berechtigt [4], einen solchen Vertrag lediglich zu Ungunsten des Rheders abzuändern, ebensowenig vertragsmässig geschuldete Leistungen ohne irgend eine Gegenleistung zu erlassen; dagegen wird man ihn für befugt erachten müssen, Vergleiche mit den Ladungsinteressenten zu schliessen, nur müssen sich dieselben als den Umständen entsprechend darstellen, und unter der gleichen Voraussetzung wird man ihn berechtigt halten müssen, den Frachtvertrag abzuändern, ja selbst zu annulliren. Zur Ausstellung von Connossementen ist er ausserhalb des Heimathafens natürlich erst recht befugt, und nach deutschem Recht [5] wird man den Rheder auch für verpflichtet halten müssen, wenn der Schiffer ein Connossement ausstellt über Ladungsgegenstände, welche er gar nicht empfangen und abgeladen hat: dem dritten gutgläubigen Erwerber eines solchen an Ordre gestellten Connossements wird die Einrede von Seiten des Rheders nicht entgegengesetzt werden können, dass eine Abladung nicht stattgefunden habe, wohl aber die, dass eine Abladung von Gütern der in dem Connossement bezeichneten Art in das in Rede stehende Schiff unmöglich gewesen sei [6]. Der Schiffer ist ferner berechtigt, eine von ihm irrthümlich geleistete Zahlung zurückzufordern, wie er andererseits auch verpflichtet ist, dasjenige aus dem Seevermögen zurückzuzahlen, was ihm als Vertreter des

[4] Aus der deutschen Praxis mögen angeführt werden: Ullrich Nr 27. 36. 207. 331. 332; Bremer Sammlung IV 23 ff.; Hamburger GZ 1865 S 17; HGZ VII 118 (Anerkennung eines von einem Dritten abgeschlossenen Frachtvertrags für den Rheder verbindlich), VIII 396 (Verpflichtung nach der Rückkehr sich an einen bestimmten Schiffsmakler zu wenden giltig), IX 192 (ungiltig die Verpflichtung sich an der Elbe immer eines bestimmten Schiffsmaklers bedienen zu wollen, so schon Ullrich Nr 193), XI 183 f. (Vergleich giltig), XII 149 f. (Vertrag zu Gunsten eines Dritten giltig); Hans. GZ III 248 (Abänderung der Chartepartie ganz allgemein für giltig erklärt), V 106 (Anerkenntniss). Nach englischer Praxis kann der Schiffer nicht vom Rheder geschlossene Verträge auflösen, oder neue Reisen substituiren, oder eine niedrigere Connossementsfracht berechnen, s. die Präjudicate bei Kay I 474 ff. Auch darf er nicht Güter frachtfrei mitnehmen, s. Maclachlan S 138.

[5] Die englische Rechtsprechung entscheidet anders, ebenso wenn er Connossemente über eine grössere Quantität zeichnet, als er eingenommen hat, Grant v. Norway, Maclachlan S 394, Abbott S 89 Anm c und S 260, Kay I 472.

[6] Ist das Schiff ein kleiner Schooner und die Abladung eine derart grosse, dass sie unmöglich war, so hat den Schaden der Empfänger zu tragen, der sich aus dem Signalbuch über das Schiff hätte unterrichten können und sollen. Der Ablader und der Schiffer persönlich werden eine solche Einrede vorzubringen nicht berechtigt sein. Uebrigens kommen solche Fälle nur selten vor.

Schiffs irrthümlich gezahlt oder zu viel gezahlt worden ist[7]. Dass Zahlungen an den Schiffer im Rhedereibetriebe dem Rheder gegenüber liberiren und Creditirungen seitens desselben auch dem Rheder gegenüber Geltung haben, ist unbestritten. Auch bezieht sich die Contrahirbefugniss keineswegs blos auf Rechtshandlungen, welche der Schiffsbetrieb gewöhnlich mit sich bringt, sondern auch auf ungewöhnliche[8]. Das Nehmen einer Versicherung gehört niemals zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers, weder in Bezug auf das Schiff[9], noch auf die Fracht, Havereigelder oder dergleichen[10]. Der Schiffer ist ferner befugt, wenn sich das Schiff ausserhalb des Heimathafens befindet, alle Klagen anzustellen, welche sich auf seinen Wirkungskreis beziehen (Art. 496 al. 2). Dieser Wirkungskreis ist indessen ein weiterer als der Umfang seiner Contrahirbefugniss, indem er alle Rechte des Rheders geltend machen kann, also auch aus den vom Rheder geschlossenen Verträgen, aus vertragsähnlichen und Delictsansprüchen, welche demselben zustehen, klagend auftreten kann. Ob und wie weit diese Berechtigung durch den Untergang des Schiffs modificirt wird, ist weiter unten zu besprechen. Auf der anderen Seite ist der Schiffer auch ganz allgemein, selbst im Heimathafen (§ 35 u. 1), passiv legitimirt, das Seevermögen des Rheders im Prozesse zu vertreten, soweit ein Schiffsgläubiger einen Anspruch gegen dasselbe erhebt[11].

II. Gewisse Geschäfte, deren Vornahme an und für sich innerhalb der Vertretungsbefugniss liegen würde, sind für den Rheder nicht ohne weiteres verbindlich, sondern nur dann, wenn gewisse materielle Voraussetzungen vorliegen, wenn nämlich ein solches Geschäft nothwendig, und nur soweit, als es zur Befriedigung des vorhandenen Bedürfnisses erforderlich war. Dies ist der Fall bei Creditgeschäften, d. h. bei solchen Geschäften, bei denen die dem Rheder obliegende Leistung nicht sofort, also nicht bei Eingehung des Vertrags, oder

[7] Kierulff VI 2 ff., vgl. Striethorst XXXVII 137 ff. Der Schiffer haftet aber nicht persönlich, wie Lewis I 134 will.

[8] Vertrag über Berge- und Hilfslohn, ROHG IX 369, Loskauf des Schiffs von Seeräubern oder Feinden (Art. 708 unter 6, verb. mit 702), Hans. GZ IV 11, V 103 ff. (Vornahme einer Reparatur, um dem Schiffe seine Classification zu sichern).

[9] Dies behauptete Lewis, Seerecht 1. Aufl. I 103.

[10] Vgl. Prot IV 1886 f.; Ullrich Nr 129 (das Handelsgericht verneinte, das Obergericht bejahte eine derartige Berechtigung des Schiffers); Hamburger Samml. II 616 ff.; Seebohm Nr 119; Hermann und Hirsch S 289.

[11] Nicht aber wenn ein landrechtliches Pfandrecht geltend gemacht wird, HGZ VII 314, and. Ansicht Ehrenberg S 194 Anm 69, s. jetzt Lewis, Handbuch S 88 Anm 44 und Seerecht I 136 Anm 1. Eine eigenthümliche Ansicht hat Koch zu Art. 455 Nr 12 aufgestellt (Legitimation bei Widerklagen).

nicht Zug um Zug, vor sich gehen soll. Maassgebend ist demnach die Willensrichtung der Parteien, nicht etwa der rein factische Umstand, wann die Leistung erfolgte[12]. Zu diesen Geschäften gehören namentlich die Aufnahme von Darlehen, die Eingehung von Käufen auf Borg und von Bodmereigeschäften. Ein Bodmereigeschäft darf der Schiffer nur eingehen, wenn es zur Ausführung der Reise nothwendig ist, andere Creditgeschäfte auch dann, wenn sie zur Erhaltung des Schiffes nothwendig sind, beide Arten von Geschäften aber nur insoweit, als dies für die Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist (Art. 497 al. 1). Um den Rheder zu obligiren, muss daher die Befriedigung des Bedürfnisses nicht nur an sich, sondern auch unter den vorliegenden Verhältnissen objectiv möglich sein, es müssen z. B. die nöthigen Anstalten zur Reparatur des betreffenden Schiffs vorhanden sein, es darf ferner der gegebene Credit das vorhandene Bedürfniss nicht übermässig übersteigen[13], dagegen auf die subjectiven Verhältnisse des Schiffers, insbesondere darauf, ob für ihn die Nothwendigkeit der Eingehung eines Creditgeschäfts bestand oder ob er das nöthige Geld in Händen hatte oder sich auf andere Weise verschaffen konnte, darauf braucht der Creditirende keine Rücksicht zu nehmen, ebensowenig braucht er zu untersuchen, ob die von dem Schiffer unter mehreren Creditgeschäften getroffene Wahl eine zweckmässige war, und noch weniger braucht er die wirkliche Verwendung des Creditirten zur Befriedigung des Bedürfnisses zu überwachen[14]. Nur dann, wenn dem Dritten der böse Glaube nachgewiesen wird, und diesem ist auch hier grobe Fahrlässigkeit gleichzustellen, ist der Rheder von jeder Haftung frei (Art. 497 al. 2). Die Giltigkeit solcher Credit-

[12] Der Art. 497 ist auf alle Creditgeschäfte zu beziehen, zu deren Eingehung der Schiffer überhaupt berechtigt ist; die Worte „und ähnliche Creditgeschäfte“ sind aufzufassen: „und ähnliche Geschäfte, d. h. Creditgeschäfte“, vgl. Prot VIII 3767 f. 3770 f. Verschafft der Schiffer dagegen dem Rheder einseitig dadurch Credit, dass er die demselben Zug um Zug obliegende Leistung rechtswidrig verweigert, so kann dadurch die Beweispflicht des Gegencontrahenten nicht erschwert werden: lag daher das Geschäft innerhalb der gesetzlichen Vertretungsbefugniss des Schiffers, so braucht jener doch weder ein vorhandenes Bedürfniss, noch die Nothwendigkeit seiner Befriedigung nachzuweisen, wohl aber erwirbt er ein besseres Vorzugsrecht an Schiff und Fracht, wenn er in der Lage ist, diesen Beweis führen zu können (Art. 757 unter 7 a. E.).

[13] Auf Heller und Pfennig braucht der aufgenommene Geldbetrag mit dem, welcher zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich war, nicht zu stimmen, s. Erk. des AG Marienwerder in Buschs A XX 279 ff.

[14] Es gelten noch jetzt die Grundsätze der l 7 D 14, 1, s. auch l 1 § 9 f. D 14 1. Ein interessantes Beispiel HGZ IX 357.

geschäfte ist nicht abhängig von der Erfüllung irgend welcher Formvorschriften — abgesehen von der Bodmerei, welche als solche schriftlich errichtet werden muss —, wohl aber kann in dem wichtigsten Falle, bei der Eingehung eines Bodmereigeschäfts, dadurch dass gewisse Formvorschriften beobachtet werden, eine Veränderung der Beweislast bewirkt werden [15]. Während nämlich im allgemeinen der Creditirende, auch der dritte gutgläubige Erwerber eines an Ordre lautenden Bodmereibriefs nachzuweisen hat, dass zur Zeit der Eingehung des Creditgeschäfts jene materiellen Voraussetzungen vorhanden waren, wird dann, wenn vor Ausstellung des Bodmereibriefs die Nothwendigkeit der Eingehung des Geschäfts von dem Consul des Deutschen Reichs oder einem anderen Consul, welcher etwa dessen Geschäfte zu versehen berufen ist, und in dessen Ermanglung von dem Gerichte oder der sonst zuständigen Behörde des Orts der Ausstellung, sofern es aber auch an einer solchen fehlt, von den Schiffsoffizieren urkundlich bezeugt wird, — angenommen, dass der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem vorliegenden Umfange befugt gewesen sei (Art. 686) [16]. Der Gegenbeweis ist vom Rheder zu führen. Diese Vorschrift ist auf die übrigen Creditgeschäfte wohl nicht zu übertragen.

III. Eine besondere Besprechung erfordern die Fälle, in denen der Schiffer als Liquidator des ihm anvertrauten Seevermögens des Rheders erscheint. Zur Vornahme einer solchen Liquidation ist er ebenfalls nur ausserhalb des Heimathafens überhaupt berechtigt, ausserdem darf er dieselbe nur vornehmen im Falle dringender Nothwendigkeit oder wenn das Schiff untergegangen ist.

1. Wird der Zweck des Rhedereibetriebs, Erwerb durch die Seefahrt durch das in Rede stehende Schiff, durch Ereignisse unmöglich gemacht, während sich das Schiff ausserhalb des Heimathafens befindet, so ist der Schiffer befugt, das Schiff unter Beobachtung gewisser Formvorschriften zu verkaufen. Ein solcher Verkauf ist für den Rheder verbindlich daher nur unter zwei Voraussetzungen, einmal, dass materiell ein Fall dringender Nothwendigkeit vorliegt — und dieser Fall liegt jedenfalls dann vor, wenn das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig condemnirt ist (ROHG XII 398 f.) —,

[15] Nach französischer Praxis haben die Formvorschriften nur Bedeutung in Bezug auf das interne Verhältniss zwischen Schiffer und Rheder, die exceptio deficientis causae bodmeriae ist nach der herrschenden Ansicht dem dritten gutgläubigen Erwerber des Bodmereibriefs gegenüber überhaupt unzulässig; Desjardins II Nr 507 ff.; Valroger I Nr 433 ff., anders nach englischem Recht, s. bes. Voigt im NA f. HR I 450—486.

[16] Vgl. Ges vom 8. Nov. 1867 betr. die Org. der Bundesconsulate § 37.

und sodann, dass in formell richtiger Weise vom Schiffer verfahren worden ist. In dieser Beziehung treffen ihn zweierlei Verpflichtungen[17]:

a. Er muss durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des Consuls des Deutschen Reichs (Consulatsgesetz vom 8. Nov. 1867 § 37), wo ein solcher vorhanden ist, feststellen lassen, dass ein Fall dringender Nothwendigkeit vorliegt. Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Ort vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen, und wenn auch dies nicht möglich ist, sich mit anderen Beweisen zu versehen (Art. 499 al. 1 und 2).

b. Der Verkauf muss unter allen Umständen öffentlich geschehen (Art. 499 al. 3).

Von diesen Vorschriften des Art. 499 beziehen sich einige auf das Verhältniss des Rheders zum Versicherer[18] bezw. Schiffer, nicht zum Käufer des Schiffs, nämlich diejenigen, welche den Schiffer verpflichten, sich mit Beweisen zu versehen; die Verletzung der übrigen bewirkt Nichtigkeit des Kaufs, so dass der Rheder dem Erwerber gegenüber einen Vindicationsanspruch geltend zu machen berechtigt ist. Und zwar liegt eine solche Nichtigkeit sowohl dann vor[19], wenn ein Fall dringender Nothwendigkeit nicht vorhanden war, obwohl im übrigen die formellen Bestimmungen beobachtet worden sind — den Beweis hat in diesem Falle der Rheder zu führen —, als auch dann, wenn zwar die materielle Voraussetzung vorlag, aber von den formellen Vorschriften abgewichen wurde. Dass diesen letzteren Genüge geschehen ist, hat der Käufer zu beweisen, welcher sich also vorsichtigerweise mit beglaubigten Abschriften der betreffenden Urkunden versehen wird. Der Beweis, dass dieselben materiell nicht den Bestimmungen des Gesetzes gemäss sind, dass z. B. das Gutachten der Sachverständigen die

[17] Ist das Schiff versichert gewesen, so hat der Schiffer unter Umständen noch andere Verpflichtungen zu erfüllen, wenn der Verkauf dem Versicherer gegenüber präjudicirlich sein soll.

[18] Die Vorschrift des Art. 499 ist praktisch von Wichtigkeit in erster Linie für das Versicherungsrecht und mit Rücksicht auf dasselbe redigirt worden: Vindicationsansprüche gegen dritte Erwerber kommen selten vor. Ueber älteres Recht s. Hamb. GZ 1862 S 140.

[19] Das deutsche Recht ist sowohl strenger als das englische, welches keine Formvorschriften kennt, wie als das französische, welches den gutgläubigen Erwerber schützt, falls der Form Genüge geleistet ist, vgl. Desjardins II Nr 516 ff.; Valroger I Nr 448 ff.; Maclachlan S 159—167.

Nothwendigkeit des Verkaufs zwar ausspreche, nicht aber begründe, würde wiederum den Rheder treffen[20]. Der Ausschluss des Gegenbeweises gegenüber den factischen Darlegungen der Sachverständigen, welcher, abgesehen vom Falle des Betrugs und von ähnlichen Vorkommnissen, in Versicherungsstreitigkeiten von der Praxis aus guten Gründen angenommen wird[21], ist auf das Verhältniss zwischen Rheder und Käufer nicht zu beziehen. Die Frage, ob der Schiffer befugt war, das Schiff zu verkaufen, ist wichtig auch in Bezug auf die Schiffsgläubiger (Art. 767 al. 2): letzteren gegenüber ist eine Zustimmung des Rheders irrelevant, für sie kommt es lediglich darauf an, ob der Schiffer innerhalb seiner Befugnisse gehandelt hat[22], geschah dies nicht, so können sie ihr Pfandrecht auch dem Erwerber gegenüber geltend machen, eine Anerkennung des Verkaufs seitens des Rheders hat nur den Ausschluss seines Vindicationsanspruchs zur Folge: weder wird er durch dieselbe den Schiffsgläubigern unbeschränkt haftbar, noch treten die Kaufgelder an die Stelle des Schiffs, ebensowenig wie der Ersatzanspruch des Rheders gegenüber dem Schiffer im Falle pflichtwidrigen Verkaufs zum Seevermögen gehört, s. § 22 B III 3[23].

2. Durch den legalen Verkauf des Schiffs von Seiten des Schiffers und ebenso durch den Untergang desselben würde an sich die Vertretungsbefugniss des Schiffers erlöschen, da sie ja auf der eingeräumten Disposition über das Schiff beruht. Eine solche Auffassung entspricht aber weder den Anschauungen des maritimen Verkehrs, noch den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, vielmehr übt der Wegfall der Disposition über das Schiff nur einen Einfluss auf den Umfang der Vertretungsbefugniss aus, indem diese auf die Abwicklung der übrig gebliebenen Geschäftsverhältnisse reducirt wird (Art. 526). Um eine solche zu ermöglichen, wird man dem Schiffer auch die Eingehung neuer Geschäfte, z. B. die Gewährung von Stundungen, den Abschluss von Vergleichen, gestatten müssen. Voraussetzung ist hier nicht nur ebenfalls Verkauf bezw. Untergang des Schiffs ausserhalb des Heimathafens, sondern man wird Aufenthalt des Schiffers am Orte, wo der Verkauf bezw. Untergang des Schiffs stattfand, bezw. an dem Orte, welchen er von dort erreichte, fordern müssen. Nöthig ist also eine gewisse Continuität der Geschäftsführung, wird dieselbe unterbrochen,

[20] ROHG XVI 106.

[21] ROHG XII 402, auch IV 89 ff.; Seebohm S 213; Bremer Sammlung V 148 f.; Kierulff III 352; HGZ I 4 ff. Vgl. Art. 888 unter 4.

[22] So mit Recht Lewis, Handbuch IV 86 Anm 34, and. Ans. Ehrenberg S 258 ff., insbes. Anm 69.

[23] Alles dieses nimmt ohne jeden Grund an Ehrenberg a. O.

so erlischt die Vertretungsbefugniss vollständig. Was die Rechtsakte im einzelnen anlangt, die der Schiffer vorzunehmen berechtigt ist, so gehört zu denselben namentlich die Empfangnahme der Kaufgelder (Art. 767 al. 2), ebenso auch der etwa verdienten Frachtgelder[24], nicht minder ist der Schiffer ermächtigt, Ansprüche aus Ansegelungen geltend zu machen und Zahlungen auf Grund derselben zu empfangen. Ebenso darf er Verbindlichkeiten erfüllen, welche dem Rheder oblagen, namentlich Heuerforderungen tilgen u. s. w. Soweit er vertretungsberechtigt ist, darf er die Ansprüche auch gerichtlich geltend machen, wie er andererseits der rechte Beklagte bleibt, so weit die unpersönliche Haftung des Rheders in Anspruch genommen wird.

§ 37. d. Rechtswirkungen, Einschränkungen.

I. Nimmt der Schiffer Geschäfte und Rechtshandlungen vor, welche innerhalb seiner gesetzlichen Vertretungsbefugniss liegen, so kann er als Vertreter des Rheders handeln, er braucht aber nicht als solcher zu handeln, sondern kann sich selbst verpflichten und berechtigen, das letztere indessen nur soweit, als nicht sonstige Rechtsnormen es verhindern. Als das Regelmässige ist indessen anzunehmen, dass der Schiffer als Vertreter contrahirt habe; nur dann, wenn seine Stellung als Führer eines bestimmten Schiffes dem anderen Contrahenten gar nicht bekannt geworden ist, und dann, wenn er ausdrücklich suo nomine hat handeln wollen, wird dieses letztere anzunehmen sein. Hat er dagegen als Vertreter seines Rheders oder mit Bezugnahme auf das von ihm geführte Schiff contrahirt oder ist es dem Gegencontrahenten überhaupt nur bekannt, dass er es mit dem Führer eines Schiffes zu thun hat, so wird man annehmen müssen, dass er als solcher, d. h. als Vertreter des Rheders gehandelt hat, vorausgesetzt, dass er zur Vornahme einer solchen Rechtshandlung gesetzlich berechtigt war.

II. Contrahirt der Schiffer als Privatperson, so entstehen zwischen dem Rheder und dem Dritten weder Rechte noch Verpflichtungen, auch nicht, wenn der Schiffer innerhalb seiner Vertretungsbefugniss handelte, oder er dem Rheder gegenüber verpflichtet war, als Vertreter und nicht als Privatperson mit dem Dritten zu contrahiren. Ob und wie weit der Schiffer berechtigt ist, ein solches Privatgeschäft als für Rechnung des Rheders abgeschlossen zu betrachten, hängt von dem

[24] Verneint Berechtigung, Ansprüche der Rhederei gegen die Ladungsinteressenten auf Leistung der Beiträge zur havarie-grosse geltend zu machen, HGZ X 252, s. aber Buschs A XIX 393 ff.

zwischen ihnen bestehenden Verhältnisse ab, eine Grenze aber besteht insofern, als der Schiffer niemals mehr Rechte erwerben kann, als der Dritte, mit dem er als Vertreter hätte contrahiren können[1]: es haftet daher der Rheder auch dem Schiffer in einem solchen Falle nur mit dem Seevermögen, er müsste denn als Mandatar des Rheders gehandelt oder dieser sich ihm unbeschränkt verpflichtet haben (Art. 501); in beiden Fällen stehen übrigens dem Schiffer die Rechte eines Schiffsgläubigers zu, wie ihn auch die Nachtheile dieser Eigenschaft, z. B. die kurze Verjährung (Art. 906 und 907), treffen.

III. Hat dagegen der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse einen Rechtsakt[2] vorgenommen, so wird durch denselben der Rheder dem Dritten gegenüber unmittelbar berechtigt und verpflichtet, während zwischen dem Schiffer und dem Dritten[3] contractliche Rechte und Verbindlichkeiten nicht entstehen[4] (Art. 502):

1. Berechtigt wird derjenige, welcher zur Zeit des Abschlusses des Rechtsgeschäfts Rheder war, gleichviel ob er Eigenthümer oder Ausrüster ist, s. oben § 18 I 1 und 3. Liegt der Fall einer Rhederei vor, so kann der einzelne Rheder sein Recht nicht dem Dritten gegenüber pro rata geltend machen, s. § 28 A III, sondern nur der Rhederei gegenüber verfolgen. Wird das Schiff oder eine Part später veräussert, so berührt dies das Recht des Veräusserers gegen den Dritten, soweit ein solches besteht, an sich nicht, es kommt aber die Präsumtion des Art. 441 zur Anwendung.

2. Verpflichtet werden dieselben Personen, doch hat diese Verpflichtung insofern ihre Besonderheiten, als sie regelmässig nur das der See anvertraute Vermögen des Rheders erfasst, und nur ausnahmsweise eine unbeschränkte Haftung eintritt. Beide Fälle sind besonders zu betrachten:

[1] Wohl aber können ihm weniger Rechte zustehen als dem Dritten: so hat er im Falle des Art. 497 die wirkliche Verwendung des Geldes zu dem fraglichen Zwecke nachzuweisen, ebenso dass er unter mehreren Creditgeschäften die zweckmässigste Wahl getroffen habe u. s. w.

[2] Vgl. Kierulff II 721 ff.

[3] Als ein solcher Dritter kommt der Schiffer selbst in Betracht, wenn er, statt mit einem Dritten, gleichviel ob im eigenen oder im Namen des Rheders, zu contrahiren, das betreffende Rechtsgeschäft als Vertreter des Rheders mit sich selbst als Privatperson zu Stande brachte, s. § 33 Anm 9. Auch in diesem Falle erlangt er nie mehr Rechte, als ein Dritter (Art. 501).

[4] Daher können den Ansprüchen der Rhederei keine Einreden aus der Person des Schiffers entgegengesetzt werden, ausser soweit sie für ihn zu haften hat, s. schon Rost. Samml. I 213—216.

a. Regelmässig haftet nur das Seevermögen des Rheders[5] und es hat dann die Frage, wer als Rheder verpflichtet ist, nur insofern Interesse, als es sich darum handelt zu bestimmen, wer im Prozess als Inhaber des Seevermögens belangt werden kann, darüber s. § 21 V. Es ist der Schiffer demzufolge auch nicht befugt, eine Haftung des Rheders herbeizuführen, die über die Haftung mit Schiff und Fracht hinausgeht. Hat er, ohne vom Rheder bevollmächtigt zu sein und ohne dass dieser nachträglich ratihabirt, eine Befriedigung aus der fortune de terre, z. B. aus den Versicherungsgeldern versprochen, so ist ein solches Geschäft indessen doch nicht überhaupt unverbindlich, sondern wenn es innerhalb der gesetzlichen Vertretungsbefugnisse lag, so haftet der Rheder, aber nur beschränkt mit Schiff und Fracht[6], daneben haftet der Schiffer, s. unter 3. War dagegen der Schiffer überhaupt nicht befugt, ein derartiges Geschäft, z. B. eine Versicherung einzugehen, so haftet der Rheder überhaupt nicht. Ueber den Einfluss der Bevollmächtigung und Ratihabition des Rheders s. § 22 B II 3 und III 3. Dritten Personen gegenüber ohne Bedeutung sind Verhaltungsmaassregeln und dienstliche Anweisungen, welche der Schiffer vom Rheder erhält (Art. 498).

b. Aus den vom Schiffer abgeschlossenen Heuerverträgen haftet der Rheder ausnahmsweise mit seinem gesammten Vermögen: es entsteht hierbei die Frage, welcher oder welche Rheder einem solchen Schiffsmann unbeschränkt verhaftet sind, wenn das Eigenthum des

[5] Dies auch dann, wenn der Schiffer zugleich alleiniger Rheder ist, vorausgesetzt, dass er als Schiffer contrahirt hat, so auch Ehrenberg S 182 f. Anm 23. Die Ansicht von Lewis, Handbuch IV 48 ff., der unbeschränkte Haftung annimmt, entspricht zwar dem französischen Recht, nicht aber dem deutschen, da das erstere kein Sondervermögen anerkennt, wohl aber das letztere. Die Consequenzen der Lewis'schen Auffassung sind im übrigen so absurd, dass eine Widerlegung seiner Ansicht überflüssig erscheint. Dass der Verkehr die doppelte Person des Schiffers, der zugleich Alleinrheder ist, auseinanderhält, bedarf keines Beweises. Und diese Auffassung hat das HGB adoptirt, vgl. Prot VIII 3834 ff.

[6] Utile per inutile non vitiatur: Prot VIII 3768 f. Dieser Ansicht ist jetzt auch Lewis, Seerecht I 139 f., s. aber Handbuch IV 85 f., vgl. auch Striethorst XXIV 240 ff. Unter Wechselverbindlichkeiten versteht Art. 498 solche, für welche unbeschränkt gehaftet wird, es kommen auch solche „zu Verbindlichkeit des Schiffs" vor (Ullrich Nr 199 und 312), ob häufig? Wo das Wechselrecht mit dem Seerecht collidirt, geht das erstere vermöge seines formellen Charakters vor. Zieht daher der Schiffer auf den Rheder, und der letztere acceptirt blos zu Ehren des Schiffs, so gilt hinsichtlich eines solchen Accepts WO Art. 22 al. 2, es kann daher der Inhaber gegen den Schiffer Regress mangels Annahme nehmen und dieser haftet unbeschränkt. Hat er aber nur zu Lasten des Schiffs gezogen, so fällt seine Haftung weg, das Accept ist dann ein vollständiges.

Schiffs oder die Rhedereieigenschaft (Art. 477) eine Veränderung erleidet. Haften diejenigen, welche zur Zeit des Abschlusses des Heuervertrags Rheder waren, oder diejenigen, welche es zu der Zeit sind, in welcher der Schiffsmann seinen Anspruch klagend geltend machen darf, oder auch die, welche es in der Zwischenzeit waren, und auf wie viel? Maassgebend muss sein der Zeitpunkt der Begründung der Verbindlichkeit: derjenige also, welcher zur Zeit des Abschlusses des Heuervertrags Rheder war, haftet unbeschränkt für alle Ansprüche aus demselben, derjenige, welcher das Schiff oder eine Part später erwirbt, daneben solidarisch für alle Ansprüche aus dem Vertrage, welche seit dem Zeitpunkte seines Eigenthumserwerbs begründet sind u. s. w.[7]. Für das Verhältniss der Parteien unter einander (Veräusserer und Erwerber, Eigenthümer und Ausrüster) kommt es auf die zwischen ihnen bestehenden Rechtsbeziehungen an, auch findet die Präsumtion des Art. 441 Anwendung[8]. Soweit der Schiffer als gewöhnlicher Mandatar die unbeschränkte Haftung des Rheders herbeiführt, kann diese Haftung nothwendigerweise nur denjenigen treffen, der ein solches Mandat ertheilt hat, nicht einen späteren Rheder, s. § 23 B, für den Fall der Ratihabition ist auch Art. 468 zu beachten. Ueber die Beweislast, welche in diesem Falle den Dritten trifft, vgl. § 22 B III 3.

3. Hat der Schiffer als Vertreter des Rheders, als Führer des Schiffs contrahirt oder eine Rechtshandlung vorgenommen auf Grund der ihm gesetzlich zustehenden Vertretungsbefugniss, so treffen die Folgen dieser Handlungen, soweit sie aus der Natur des Rechtsgeschäfts

[7] Vgl. Entsch. des AG Marienwerder in Buschs A XXVIII (NF III) S 290 ff. zu Art. 442. Beträgt die Heuerforderung eines Schiffsmanns 300 und es hat dreimal nach je einem Jahre ein Eigenthumswechsel stattgefunden, so haftet der erste Rheder auf 300, der zweite auf 200, der dritte auf 100 mit seiner fortune de terre, alle drei in solidum. Man kann nicht etwa sagen, der erste hafte nur auf das Abstandsgeld (SeemO § 59 al. 3), denn Voraussetzung hierfür würde wirkliche Entlassung sein. Natürlicher scheint die umgekehrte Art der Haftung zu sein, dass also im obigen Beispiel der erste auf 100, der zweite auf 200 und der dritte auf 300 haftet, doch lässt sie sich nicht rechtlich begründen, auch ist zu beachten, dass regelmässig die Haftung mit Schiff und Fracht genügen wird, welche den letzten Rheder trifft. Bei Rhedereien findet noch Art. 474 al. 2 Anwendung, die analoge Anwendung von Art. 442 auf den Fall des Art. 477 — wenn auf einen Eigenthumsrheder ein Ausrüstungsrheder folgt, oder umgekehrt — unterliegt keinem Bedenken.

[8] Nach englischem Recht haftet aus Verträgen des Schiffers nur derjenige Rheder, welcher employer of the master ist, der registrirte Eigenthümer gilt prima facie als verpflichtet, geht das Eigenthum auf einen neuen Erwerber über, so haftet dieser erst, wenn er die agency des Schiffers anerkannt hat, Mackenzie v. Pooley, Kay I 490—492, Maclachlan S 107 ff.

hervorgehen, den Rheder und den Dritten, nicht ihn persönlich. Das Princip der directen Stellvertretung, lange Zeit besonders in Bezug auf den Heuervertrag, die Haftung aus dem receptum und dem Connossement bestritten, ist durch das Handelsgesetzbuch in allen Consequenzen anerkannt[9]. Hat der Schiffer dagegen eine Gewährleistung für die Erfüllung übernommen — wann dies der Fall ist, kann oft zweifelhaft sein, zumal noch vielfach Formulare benutzt werden, in welchen die von den Parteien gar nicht beabsichtigte persönliche Haftung des Schiffers dem Wortlaut nach enthalten ist —, so kann der Dritte sich auch an sein Vermögen halten, und eine solche Verhaftung des Schiffers soll auch dann eintreten, wenn er seine Befugnisse überschritten hat (Art. 502 al. 2). Diese letztere Bestimmung ist positiver Natur[10], denn an sich würde der Dritte sich von Seiten des Schiffers die Einrede gefallen lassen müssen, dass er den Umfang seiner Vertretungsbefugniss, welcher ja gesetzlich feststehe, habe kennen müssen, und wenn er sich trotzdem mit ihm eingelassen, sich die Folgen selbst zuzuschreiben habe. Diese Einrede nun ist dem Schiffer durch Art. 502 al. 2 entzogen, nicht dagegen ist in demselben ausgesprochen, dass der Schiffer auch dann persönlich zu haften habe, wenn er den Dritten besonders auf die Ueberschreitung seiner Befugnisse aufmerksam gemacht hat. Im letzteren Falle kann die Intention der Parteien nur die sein, dass der Schiffer sich Mühe geben solle, die Ratihabition des Rheders herbeizuführen, nicht, dass er dieselbe unbedingt gewährleisten wolle. Würde Jemand als Schiffer eines bestimmten Schiffs contrahiren, ohne dass ihm diese Eigenschaft zusteht, so kommen die Bestimmungen der Art. 298 und 55 des HGB, eventuell die des Civilrechts zur Anwendung. Dieselben Bestimmungen gelten, wenn der Schiffer als angeblicher Mandatar des Rheders contrahirt hat, und er zwar als Schiffer angestellt ist, zur Abschliessung des Geschäfts aber nicht befugt war.

IV. Hat der Schiffer als solcher innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse gehandelt, so kann der Rheder die von demselben Dritten gegenüber vorgenommenen Rechtsgeschäfte als für ihn unverbindlich nur unter folgenden Voraussetzungen hinstellen (Art. 500):

1. Er muss die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt haben. Dies kann geschehen entweder generell, indem ihm der Rheder

[9] Lewis, der beim Heuervertrage das Princip nicht anerkennen wollte (Seerecht 1. Aufl. I 112), hat diese Ansicht aufgegeben (Handbuch IV 87 Anm 39). Vgl. ROHG XIII 43, XXIII 200 und Enke in Behrends Z f. GG I 470 ff.

[10] Sie gilt nicht hinsichtlich des Correspondentrheders, s. § 26 Anm 22.

bei der Bestellung oder auch später gewisse Befugnisse, z. B. den Abschluss von Frachtverträgen, das Recht, die Frachtgelder einzucassiren, entzieht, oder dadurch, dass die Beschränkung erst für einen bestimmten concreten Fall vom Rheder angeordnet wird, indem ihm die Vornahme oder Unterlassung einer Rechtshandlung zur Pflicht gemacht wird. Ob die Anweisung, sich in auswärtigen Plätzen an den Correspondenten des Rheders zu wenden, als eine solche Beschränkung oder nur dahin aufzufassen ist, dass der Schiffer den Rath desselben einholen solle, ist nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurtheilen, soweit nicht subjective Usancen einzelner Gesellschaften und Rhedereien nachweisbar sind[11].

2. Der Rheder muss weiter beweisen, dass diese Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war. Ob einer solchen positiven Kenntniss das Kennenmüssen gleichsteht, darüber sind hier, ebenso wie bezüglich des Correspondentrheders, die Meinungen getheilt, s. § 26 II 2. Sieht man auf den Gesetzestext allein, so würde man das letztere als irrelevant betrachten müssen, berücksichtigt man aber, dass im Seehandelsverkehr erst recht Treu und Glauben die Beziehungen der Contrahenten regeln, und dass infolge dessen Jedem derselben eine gewisse Erkundigungspflicht obliegt, so wird man um so mehr den allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass grobe Fahrlässigkeit dem dolus gleichstehe, auch hier zur Anwendung bringen, als sich in keiner Weise nachweisen lässt, dass die Redaction der Art. 462 und 500 die Unterscheidung der Art. 25 al. 2 und 3, Art. 46 u. s. w. im Auge gehabt habe[12].

V. Die Rechtsfolgen eines vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht vorgenommenen Rechtsgeschäfts treffen principiell nicht den Schiffer, sondern den Rheder, der indessen, soweit Verpflichtungen seinerseits in Frage stehen, nur mit Schiff und Fracht haftet. Nimmt nun der Schiffer ein solches Rechtsgeschäft culpos vor und beschädigt dadurch den Gegencontrahenten, so haftet der Rheder doch nur mit dem Seevermögen[13], d. h. wenn dieses casuell

[11] Vgl. ROHG XVII 235, HGZ II Nr 8 und unten § 40 VII.

[12] Vgl. über dieselbe Behrend, Lehrbuch des Handelsrechts I 239 Anm 55, auch S 358 Anm 5 (zu Art. 55).

[13] Der Rheder kann mit der actio mandati gegen den Schiffer verlangen höchstens das doppelte Interesse, welches er an seiner fortune de mer hat, nämlich dann, wenn das Gesammtinteresse den Schiffsgläubigern zu cediren ist. Das Schiff ist durch Schuld des Schiffers untergegangen, das Interesse des Rheders daran beträgt 10 000, die fortune de mer besteht nur aus dem Anspruche des Rheders gegen den Schiffer (Art. 778 al. 2): der Rheder kann 20 000 einklagen.

untergegangen ist, gar nicht, gegen den Schiffer aber würde an sich ein Klagrecht[14] nicht begründet sein: theils zur Ausfüllung dieser Lücke, theils um dem dritten Contrahenten ein weiteres Schutzmittel zu gewähren, ist demselben in solchen Fällen ein directer Anspruch gegen den Schiffer vom Gesetze zuerkannt worden, vorausgesetzt, dass er zweierlei nachzuweisen vermag: 1. schuldvolle[15] Vornahme eines Rechtsakts von Seiten des Schiffers, zu dessen Vornahme er gesetzlich berechtigt ist, 2. eine dadurch verursachte vermögensrechtliche Schädigung. Dieses Klagrecht charakterisirt sich demnach als Ergänzung des Princips der directen Stellvertretung einerseits, der beschränkten Haftung andererseits, und ebenso wie sich gegen den Schiffer als Seehandlungsbevollmächtigten ein solches Klagrecht herausgebildet hat, hat sich auch ein ähnliches entwickelt, soweit ihm als nautischen Dirigenten ein Verschulden zur Last fällt, welches letztere sich als Ergänzung der gemeinrechtlichen actio legis Aquiliae darstellt. Beide werden im HGB durch die nämliche Gesetzesvorschrift umfasst (Art. 478 f.): auf das letztere ist zurückzukommen und dabei ist zugleich die Frage zu entscheiden, welchen Personen ein solches Klagrecht zusteht, s. § 53 A I 4.

§ 38. e. Stellung des Schiffers gegenüber dem Rheder[1].

Von der Frage, ob ein von dem Schiffer vorgenommenes Rechtsgeschäft den Rheder Dritten gegenüber verpflichtet, ist die Frage wohl zu unterscheiden, inwieweit der Schiffer im Verhältnisse zum Rheder

[14] Es handelt sich um Ansprüche wegen culpa in contrahendo gegen einen Vertreter: Voraussetzung ist zunächst, dass culpa in contrahendo überhaupt einen Klaganspruch giebt, ist dies der Fall, so richtet sich derselbe doch gegen den Vertretenen, soweit die Vollmacht (Dritten gegenüber) nicht überschritten wird, z. B. falsche Datirung des Connossements, Ausstellung eines Connossements, ohne dass Ladung in Empfang genommen worden ist, Auslieferung der Ladung an einen Unberechtigten etc. Alle diese Rechtsakte sind nicht Akte eines falsus procurator, sondern verpflichten den Rheder, den Schiffer an sich nicht, wohl aber vermöge Art. 479, vgl. ROHG XXV 193 ff., HGZ XII 360 ff., Hans. GZ I 193. 301 ff.

[15] Die Schuld kann ausgeschlossen sein durch Bestimmungen der fremden Gesetzgebung, demnach wurde der Beweis zugelassen, dass nach derselben „dem Schiffer in Bezug auf Stückgüter, welche er nach Vorschrift der Zollordnung am Zollhause löschen musste, die Macht und Befugniss genommen sei, selbst darauf zu achten oder durch einen Vertreter darauf achten zu lassen, dass die Waare an die richtigen Connossementsinhaber und gegen Auslieferung und Quittirung der Connossemente verabfolgt werde", Hamb. GZ 1861 S 247.

[1] Hier ist nicht das gesammte Dienstverhältniss des Schiffers zu besprechen, sondern nur die Frage, wie weit der Schiffer dem Rheder gegenüber berechtigt ist, Rechtsgeschäfte in dessen Namen vorzunehmen, und die Schadensersatzpflicht.

berechtigt ist, dergleichen Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, inwieweit also der Rheder vom Schiffer Schadensersatz verlangen kann. Diese Frage richtet sich nach dem internen Verhältnisse, welches zwischen Schiffer und Rheder besteht und welches unter ihnen beliebig geordnet werden kann. Da jedoch nicht immer ein Mandatsverhältniss zwischen Schiffer und Rheder eingegangen wird, sondern der Schiffer durch Ernennung von Seiten anderer Personen die Vertretungsbefugniss erhält, so ist eine gesetzliche Regelung auch dieses Verhältnisses vorgenommen worden, welche im letzteren Falle stets[2], im ersteren aber nur so weit zur Anwendung zu kommen hat, als nicht unter den Parteien besondere Festsetzungen getroffen sind. Im allgemeinen stellt nun das HGB die Vorschrift auf, dass der Schiffer auch dem Rheder gegenüber dieselben Befugnisse haben solle, welche ihm das Gesetz gegenüber dritten Personen zugesteht (Art. 503 al. 1), und es werden sodann seine Verpflichtungen als Stellvertreter dem Rheder gegenüber normirt (Art. 503 al. 2—5). Abweichungen von diesen Bestimmungen sind sowohl in der Weise möglich, dass die Berechtigung des Schiffers ausgedehnt[3] und eingeschränkt wird — hinsichtlich der Einschränkungen s. § 37 IV 1 —, als auch so, dass ihm einzelne der Verpflichtungen erlassen oder ihm gesetzlich nicht obliegende auferlegt werden. In allen Fällen aber, wenn der Schiffer seine Berechtigung überschreitet oder seiner Verpflichtung nicht nachkommt und infolge dessen dem Rheder ein Schaden entsteht, ist der Schiffer zum Ersatz desselben verpflichtet (Art. 478)[4]. Von den Bestimmungen des HGB betreffen einige die Pflicht der Mittheilung und Rechnungslegung, andere das Verhalten in aussergewöhnlichen Verhältnissen.

1. Der Schiffer hat die Verpflichtung, den Rheder von dem Zustande des Schiffs, den Begebnissen der Reise, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen in fortlaufender Kenntniss zu erhalten, und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen der Art. 497 und 499, oder wenn er eine

[2] Man kann nicht annehmen, dass der Consul oder der substituirende Schiffer legitimirt sind, Aenderungen in diesem Verhältnisse vorzunehmen.

[3] Eine solche Ausdehnung liegt vor, wenn der Schiffer ermächtigt wird, in Havariefällen so zu handeln, wie es ihm den Umständen nach am zweckmässigsten erscheine, es soll dadurch aber nicht eine Erweiterung der Vertretungsbefugniss Dritten gegenüber herbeigeführt werden, s. Hermann und Hirsch S 290.

[4] Dieser Artikel spricht zwar nur von Dienstverrichtungen, indessen ist die Vertretungsbefugniss annexum der Dienstpflicht, und daher Art. 478 anzuwenden, nicht etwa auf Art. 282 bezw. das Particularrecht zurückzugehen.

Reise zu ändern oder einzustellen sich genöthigt findet, oder bei aussergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen die Ertheilung von Verhaltungsmaassregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten (Art. 503 al. 2). Besteht eine Rhederei, so hat der Schiffer die Anweisungen des Correspondentrheders, wenn ein solcher ernannt ist, nachzusuchen, er hat seine Pflicht erfüllt, wenn er diese befolgt, sollten sie auch im Widerspruche mit einem ihm unbekannten Majoritätsbeschlusse ergangen sein; der Schiffer hat aber nicht minder seine Pflicht erfüllt, wenn er den Majoritätsbeschluss und nicht die widerstreitenden Anordnungen des Correspondentrheders befolgte. Die Pflicht der Befolgung cessirt übrigens, sobald durch dieselbe der Schiffer anderen Personen gegenüber schadensersatzpflichtig werden würde, also ganz abgesehen von dem Falle, wenn ihm eine Verletzung seiner nautischen Pflichten zugemuthet wird, namentlich auch dann, wenn er ein Connossement ausgestellt oder einen Bodmereibrief gezeichnet hat und ihm eine Abweichung von den darin übernommenen Verpflichtungen anbefohlen wird (Art. 479. 663. 696).

2. Der Schiffer darf zu aussergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen nur im Falle der Nothwendigkeit schreiten, und zwar selbst dann, wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Rheders bestreiten kann (Art. 503 al. 3).

3. Wenn der Schiffer das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nöthige Geld nicht anders sich verschaffen kann als entweder durch Bodmerei, oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör, oder durch den Verkauf von entbehrlichen Schiffsvorräthen, so hat er diejenige Maassregel zu ergreifen, welche für den Rheder mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist (Art. 503 al. 4). Diese Vorschrift wird ergänzt durch die Bestimmungen, welche in Bezug auf das Verhältniss des Schiffers zum Ladungsinteressenten bestehen, und durch welche eine Modification der ersteren herbeigeführt werden kann, s. § 44.

4. Der Schiffer muss dem Rheder nach der Rückkehr des Schiffs in den Heimatshafen und ausserdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen (Art. 503 al. 5). Zur Ermöglichung der Rechnungslegung hat er sich mit den nöthigen Belegen zu versehen. Auch hat er ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches alle auf die Heuer der Schiffsleute geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder einzutragen sind. In dem Abrechnungsbuch hat er die Schiffsleute über den Empfang der Zahlungen quittiren zu lassen (SeemO § 39).

§ 39. Sonstige seerechtliche Vertreter des Rheders.

Wir haben gesehen, dass die Rechtswirkungen eines vom Schiffer als solchem vorgenommenen Rechtsakts wesentlich verschieden sind von denen, die die gewöhnliche handelsrechtliche Stellvertretung nach sich zieht. Es fragt sich, wie weit diese Grundsätze Anwendung finden auf die Rechtsakte anderer Personen, welche als Vertreter des Rheders erscheinen. Soweit diese Vertretung dadurch begründet wird, dass der Schiffer als solcher sich andere Personen substituirt, kann die Bejahung der Anwendbarkeit einem Zweifel nicht unterliegen, soweit aber der Rheder selbst Jemanden zu seinem Vertreter bestellt hat, kann die Sache zweifelhaft erscheinen. Allein auch in diesem Falle sind diese Grundsätze dann zur Anwendung zu bringen, wenn der Inhalt des aufgetragenen Geschäfts ein seerechtlicher ist, und dies ist dann der Fall, wenn die Vornahme desselben zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers (§ 35 und 36) gehört. In diesem Falle ist es demnach gleichgiltig, ob die Vertretung vom Schiffer im Namen des Rheders oder unmittelbar vom letzteren ausging, in beiden Fällen wird der Dritte Schiffsgläubiger, dagegen kann die directe Ernennung durch den Rheder daneben dessen unbeschränkte Haftung begründen, nämlich dann, wenn durch dieselbe ein Garantievertrag zu Stande kommt, und wenn ihm ein Verschulden dabei zur Last fällt. Weiter aber entsteht die Frage, ob die besondere seerechtliche Haftung, welche den Schiffer bei Eingehung und Erfüllung seerechtlicher Rechtsgeschäfte trifft, auch auf seinen Substituten bezw. sonstige seerechtliche Vertreter Anwendung findet. Die Frage müsste verneint werden, wenn jene eigenthümliche Haftung mit der besonderen personenrechtlichen Stellung des Schiffers zusammenhinge und nicht vielmehr mit dem besonderen Inhalte der von ihm vorzunehmenden Rechtsakte: weil nun aber das letztere der Fall ist, weil diese Rechtsakte derart beschaffen sind, dass eine schuldvolle Vornahme derselben Vermögensverletzungen der allerbedenklichsten Art nach sich ziehen kann, deshalb ergiebt sich eine Ausdehnung dieser Haftung auf alle Arten seerechtlicher Stellvertretung mit Nothwendigkeit [1]. Knüpfen sich daher die Rechtswirkungen solcher Akte unmittelbar an die Person des Rheders und des Dritten [2], so erzeugt doch jede (contractliche) culpa des Vertreters bei Eingehung und Erfüllung des Geschäfts einen selbständigen Anspruch des geschädigten

[1] Ueber den Fall, wenn ein seerechtlicher Vertreter durch das Verschulden eines anderen seerechtlichen Vertreters in dieser Weise geschädigt ist, s. § 41.

[2] Vgl. § 33 Anm 9.

Dritten[3] gegen ihn. Im Falle der Substitution haftet auch der Substituent dann, wenn in der Substitution ein Verschulden zu finden ist. Bei der Betrachtung der uns hier interessirenden Verhältnisse ist davon auszugehen, dass regelmässig das innere Verhältniss zwischen dem Vertretenen (Rheder) und dem Vertreter identisch ist mit dem äusseren zwischen dem Vertreter und dem Dritten, dass demnach auch regelmässig der Dritte zu beweisen hat, dass der Vertreter auf Grund eines ihm gewordenen Auftrags und ohne Ueberschreitung desselben gehandelt hat: vielfach aber hat sich auch ein präsumtiver Umfang der Vollmacht herausgebildet, und die Fälle, in denen dies geschehen ist, sind hier genauer zu betrachten. Ob der Grund dieser Präsumtion dem objectiven oder subjectiven Recht angehört, ob er auf Gesetz[4] bezw. Gewohnheitsrecht beruht oder als subjective Usance, als vermuthlicher Inhalt des Parteiwillens aufzufassen ist, ist in diesen Fällen bezüglich der Rechtsfolgen gleichgiltig, es kommt hier lediglich darauf an, ob das aufgetragene Geschäft zu denjenigen gehört, welche der Schiffer auf Grund der ihm zustehenden gesetzlichen Vertretungsbefugniss vorzunehmen berechtigt ist[5]: soweit, aber auch nur soweit dies der Fall ist, gelten die Grundsätze der seerechtlichen Stellvertretung.

I. Von den Personen, welche eine Vollmacht von präsumtivem Umfange haben, den Rheder zu vertreten, ist hier zunächst der Steuermann zu erwähnen. Darunter ist zu verstehen der nach dem Schiffer nächsthohe Schiffsoffizier, nicht auch andere Schiffsoffiziere, oder gar alle Personen, welche die Gewerbebefugniss als Steuerleute haben.

1. Der Steuermann gilt nach allgemeiner Anschauung als ermächtigt[6], Ladungsgüter in Empfang zu nehmen und Empfangsscheine über dieselben auszustellen, nur Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere müssen dem Schiffer persönlich übergeben werden, wenn die Haftung des Rheders begründet werden soll (Art. 608)[7]. Er ist ferner befugt Güter auszuliefern und über die stattgehabte Auslieferung zu

[3] Ueber die Person dieses Dritten s. § 37 V und unten § 53 A I 4.

[4] Gesetzliche Bestimmungen dieser Art sind mir übrigens nicht bekannt.

[5] Hat der Substitut vom Schiffer Vollmacht zu einem Geschäft erlangt, welches der Schiffer selbst nicht befugt war vorzunehmen, so haften dem Dritten sowohl der Substitut wie der Schiffer, denn der Substitut konnte den Umfang der Vollmacht des Schiffers kennen, ausserdem hat der Substitut dem Schiffer gegenüber ein Regressrecht wegen der positiven Bestimmung des Art. 502 al. 2, vgl. noch ROHG XIV 337.

[6] Hamb. Sammlung III 155 (= Hamb. Gerichtspraxis S 368 ff.).

[7] Dieser Artikel ist vom Reichsoberhandelsgericht (XX 122, HGZ IX 225 bis 234) nicht beachtet worden, vgl. Ehrenberg a. O. S 197 Anm 80.

quittiren. Im übrigen ist der Umfang seiner Befugnisse nach den Anschauungen des Verkehrs zu bemessen [8]: man hat hierbei als Analogie die präsumtive Vollmacht des Handlungsbevollmächtigten herangezogen, welcher in einem offenen Magazin oder Waarenlager angestellt ist. Zur Ausstellung von Connossementen ist er an sich nicht berechtigt, es müsste also der Dritte beweisen, dass der Schiffer ihm den Auftrag gegeben hat, oder dass eine subjective Usance bestehe, vermöge deren die Unterschrift des Steuermanns genüge. Dagegen wird man dem Steuermann die Befugniss zugestehen, denjenigen Personen gegenüber, welche kleinere Reparaturen und Arbeitsleistungen in Bezug auf das Schiff vorzunehmen haben, als Vertreter des Rheders zu gelten, so dass eine Billigung eines solchen opus von seiner Seite dem Rheder präjudicirlich ist [9].

2. Was das interne Verhältniss anlangt, so steht auch der Steuermann zum Rheder in Beziehungen, die nach den Grundsätzen des Mandats zu beurtheilen sind: er kann daher sehr wohl auf Grund seiner Vollmacht gehandelt und dadurch den Rheder verpflichtet haben, und doch dem letzteren schadensersatzpflichtig werden. Auch dem Schiffer kann er möglicherweise regresspflichtig werden, aber nur dann, wenn der erstere es dem Rheder gegenüber geworden ist [10]. Die Haftung des Steuermanns beschränkt sich auf eine solche für eigenes Verschulden, gleichviel ob es sich um Eingehung von Rechtsgeschäften oder um Erfüllung von solchen handelt. In letzterer Beziehung hat er namentlich die Aufsicht über das Laden und Löschen zu führen, er hat sich zu exculpiren, wenn Güter, die an Bord des Schiffes gekommen sind, nicht über Bord ausgeliefert werden können [11], er haftet, wenn Waaren, die nach einem Hafen bestimmt waren, daselbst nicht entlöscht worden sind, auch wenn er sie nicht selbst eingenommen hat [12]. Der Art. 479 ist auch auf den Steuermann in Anwendung zu bringen.

[8] Nizze S 261 und 303, HGZ I 184.

[9] Ullrich Nr 221: „Da der Beklagte, nachdem das Schiff unter den Augen seines Steuermanns gemalt worden, mit der Monitur, dass statt weisser Farbe gelbe Farbe gewählt worden, nicht weiter gehört werden kann.“

[10] Dies ist der Fall, wenn beiden dem Rheder gegenüber ein Verschulden zur Last fällt und ausserdem dem Steuermann ein solches dem Schiffer gegenüber, während diesem dem Steuermann gegenüber nichts zur Last fällt. Der Schiffer haftet nicht unbedingt für culpa des Steuermanns, wie HGZ VI 322 anzunehmen scheint.

[11] HGZ I 183 ff., IX 225 ff. 255 f. und 236 ff., s. auch Mag. van Handelsregt IV 75 ff. und bremer SeemO von 1852 § 11.

[12] Hamb. GZ 1867 S 322.

II. Auf grösseren Schiffen, insbesondere Dampfschiffen, sind häufig Proviant- und Zahlmeister angestellt: ihre Befugniss geht nur auf die Anschaffung des gewöhnlichen Proviants und auf die Leistung gewöhnlicher Zahlungen: bei allen Vorfällen aussergewöhnlicher Natur ist der Schiffer bezw. Rheder um seine Genehmigung anzugehen, Zahlungen, welche ohne dieselbe erfolgt sind, gelten nicht als Zahlungen des letzteren [13].

III. Nicht zugegeben kann werden, dass der Lootse, sobald er das Commando [14] erhält, damit zugleich vom Schiffer eine Vertretungsbefugniss überwiesen erhält in Bezug auf solche Rechtshandlungen, welche mit der Leitung des Schiffes in directem Zusammenhange stehen [15], z. B. die Abschliessung eines Bugsirvertrags, vielmehr muss hier immer hinzukommen eine Genehmigung des Schiffers, welche freilich häufig stillschweigend erfolgen wird [16], z. B. dadurch, dass der Schiffer das Schiff in Schlepptau nehmen lässt, ohne sich weiter nach dem Inhalte des abgeschlossenen Vertrags zu erkundigen. Jedenfalls aber ist festzuhalten, dass ein Vertrag, den der Lootse mit dem Führer des Bugsirschiffs geschlossen hat, an sich für den Schiffer bezw. Rheder unverbindlich ist; theilt daher der Lootse dem Schiffer den Inhalt des Uebereinkommens mit, so steht es dem letzteren vollkommen frei, dasselbe abzulehnen oder anzunehmen.

IV. Bei den grösseren Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche regelmässige Fahrten unterhalten, pflegen besondere Expeditionen eingerichtet zu sein, durch welche alle bei der Beladung und Entlöschung vorkommenden rechtlich relevanten Angelegenheiten besorgt werden. Diese Expeditionen nehmen nicht nur Güter zum Transport an und liefern die angekommenen aus, sondern es werden von ihnen namentlich auch die Connossemente über die abgeladenen Güter ausgestellt. Wie weit die Vertretungsbefugniss dieser Expeditionen geht, richtet sich zwar principiell danach, welche Befugnisse ihnen vom Rheder eingeräumt sind, wenn der letztere jedoch diesem Verhältnisse eine gewisse Publicität gegeben hat, so würden Einschränkungen unbeachtlich bleiben, welche der Dritte weder gekannt hat noch hätte kennen

[13] Vgl. HGZ IX 341. Ueber den Fall der Connossementszeichnung durch den purser s. RG II 128—130.

[14] Auch der Steuermann erhält dadurch allein keine erweiterte Contrahirbefugniss, sondern höchstens dadurch, dass der Schiffer verhindert ist, selbst zu contrahiren. Was vom Steuermann gilt, muss erst recht vom Lootsen gelten.

[15] So Ehrenberg a. O. S 197.

[16] Mehr will wohl auch die Entscheidung bei Seebohm Nr 84 nicht aussprechen.

müssen, und die Beweislast würde den Rheder treffen. Ob durch die Einrichtung einer solchen Expedition die Vertretungsbefugniss des Schiffers beschränkt wird, ist quaestio facti, wobei es hauptsächlich auf den Inhalt der Ankündigungen des Rheders ankommen wird: im Zweifel wird die Frage zu verneinen sein.

Welches ist nun die Rechtsstellung dieser Expeditionen? Eine oberflächliche Betrachtung scheint zu ergeben, dass, weil diese Vertreter vom Rheder bestellt worden sind, die Rechtsfolgen dieser Bestellung nun auch die gleichen sein müssen, als wenn der Rheder selbst die betreffenden Rechtshandlungen vorgenommen hat, wonach der Gegencontrahent nur im Falle des Art. 452 unter 2 Schiffsgläubiger werden, und der Rheder in den meisten Fällen unbeschränkt haften würde. Bei der Entscheidung dieser Frage kann es aber vielmehr lediglich darauf ankommen, ob die Vornahme der betreffenden Rechtshandlungen zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers gehört oder nicht. Soweit sich diese erstrecken, soweit kommen seerechtliche Grundsätze zur Anwendung, soweit tritt also die Haftung des Rheders mit dem Seevermögen und das Vorzugsrecht an dem letzteren ein. Es liegt auch kein Grund vor, den Rheder in diesen Fällen unbeschränkt haften zu lassen, da seine Haftung in denselben an sich später begründet und früher beendigt werden würde. Nur dann, wenn ganz ohne Bezugnahme auf ein bestimmtes Schiff contrahirt worden wäre, würden die Grundsätze des Seerechts nicht zur Anwendung kommen, dieser Fall wird übrigens nur höchst selten vorkommen; dagegen selbst dann, wenn Güter von der Expedition für ein Schiff angenommen werden, welches sich noch gar nicht in dem betreffenden Hafen befindet, würde zwar zunächst eine negotiorum gestio für das betreffende Schiff stattgefunden haben, sobald aber dasselbe angekommen ist, würde eine Ratihabition vorliegen, und es träte an die Stelle der gewöhnlichen Grundsätze wieder die seerechtliche Haftpflicht. Soweit es sich um die Löschung von Gütern handelt, ist ein derartiger Zweifel nicht möglich. Die Rechtshandlungen der Personen, welche in der Expedition angestellt sind, gelten demnach regelmässig als Rechtshandlungen des Schiffers, nicht des Rheders, und zwar gleichviel ob sich die Expedition im Heimatshafen des Schiffes befindet oder nicht. Würde daher z. B. ein Connossement von denselben falsch datirt, so haftet der Rheder trotzdem nur mit Schiff und Fracht, nicht unbeschränkt, ebenso wenn Ladungsgüter aus Versehen nicht an den richtigen Empfänger ausgeliefert worden sind. Es treten demnach auch die Bestimmungen der Art. 478 und 479 ein, was die Rechtsstellung dieser Personen den Ladungsinteressenten und den Schiffsgläubigern, insbes. dem Bodmereigläubiger

gegenüber, anlangt, so dass der Expeditionsbeamte sich in gleicher Weise persönlich verbindlich macht, wie der Schiffer, und unter Umständen (Art. 479 al. 3) auch eine unbeschränkte Haftung des Rheders eintritt, durch welche die Schiffsgläubigerqualität des Ladungsinteressenten indessen in keiner Weise berührt wird. Die Stellung der Expeditionsbeamten dem Rheder gegenüber richtet sich nach dem zwischen ihnen abgeschlossenen Vertrage.

V. Von besonderer Wichtigkeit ist es, die rechtliche Stellung derjenigen Personen festzustellen, bei denen es zweifelhaft sein kann, ob sie als Vertreter des Rheders oder als solche des Ladungsinteressenten zu betrachten sind. Von denselben sollen die Schiffsmakler und Quaianstalten in den folgenden Paragraphen besonders besprochen werden, die übrigen Hilfspersonen aber, die bei der Ladung und Löschung benutzt werden, werden, da sie in erster Linie als Vertreter des Ladungsinteressenten vorzukommen pflegen, in § 45 behandelt werden.

§ 40. Der Schiffsmakler[1].

I. Der Schiffsmakler kommt hier nicht in seiner Stellung als Makler, d. h. als kaufmännische Vertrauensperson, welche zur Vermittlung von Handelsgeschäften amtlich angestellt ist (Art. 66), über-

[1] Deutsches Recht. Die gesetzlichen Bestimmungen interessiren hier nur insofern, als sie die Geschäftsthätigkeit der Schiffsmakler darlegen, deshalb mögen hier auch die wichtigeren älteren Bestimmungen mit aufgeführt werden: HGB Art. 70, dazu EG Hamburg 11 al. 1, Bremen 12 al. 4, Lübeck 11 f., Hannover 14 al. 2, Oldenburg 14 al. 2. — PLR II 8 § 1343—1347, Maklerordnung für Stettin vom 18. April 1782 § 44—56 (sehr ausführlich), Löschordnung für Stettin vom 24. Febr. 1840 § 1—6 und 8, Publ. der Regierung zu Königsberg vom 28. April 1833, Regulativ für Memel vom 9. Dec. 1833 unter 11, Maklerordnungen für Königsberg vom 12. Juni 1865 § 6, Memel vom 12. Juni 1865 § 6 und Danzig vom 27. Sept. 1865 § 9. — Hannöversche Instruction für die Schiffsmakler vom 15. Mai 1852, holsteinische Maklerordnung vom 2. Juli 1863 § 11, oldenb. Instr. für die Schiffsmakler zu Brake vom 6./11. Nov. 1819 § 18 f., hamb. Maklerordnung vom 4. Juli 1792 § 2, rev. Maklerordnung vom 15. Dec. 1824 § 18—20 und Anhang vom 9. Oct. 1828 (aufgehoben durch Ges v. 20. Dec. 1871 § 8), bremische Schiffsmaklerordnung vom 2. Nov. 1818 § 13—21 und Nachtrag vom 14. Juli 1834 (die Maklerordnung vom 4. Febr. 1750 enthält nichts, was uns hier interessirt), lüb. Maklerordnungen vom 1. Nov. 1776 und vom 26. Juni 1822, Regl. für die Schiffsclarirer vom 6. Jan. 1816 und 17. März 1851. — Literatur: Kosegarten im A f. HR I 270—286; Trummer das. I 170—173; v. K. II in Ashers Monatsschrift I 219—231; Dr. V. jr. im NA f. HR II 460 ff.; Ehrenberg, Beschr. Haftung S 197 f. — Fremdes Recht: Ord. de la mar. I 7 (dazu Valin I 201—218), Frankreich 80, Ord. von Bilbao XVI, Spanien 729—736, Portugal 1432—1439, Russland 2391—2416. — Schwed. Schiffsclarirerordnung vom 8. Mai 1874.

haupt nicht als Vermittler in Betracht, sondern nur, soweit er als Vertreter des Schiffers Rechtsakte für denselben vornimmt. Es bleiben daher hier ausser Betracht die Bestimmungen öffentlich-rechtlicher Natur, welche dem Makler die Vornahme gewisser Geschäfte verbieten; wenigstens erwähnt werden mag aber, dass solche Beschränkungen in früherer Zeit auch in Bezug auf die uns hier interessirende Vertreterthätigkeit der Schiffsmakler bestanden, indem dieselben vielfach nicht direct mit fremden Schiffern verhandeln durften, sondern sich der Vermittlung eines einheimischen Kaufmanns, des Correspondenten oder Schiffsadressaten, zu bedienen hatten. Diese Beschränkungen, welche wohl als Begünstigungen der einheimischen Kaufmannschaft sich aus dem Mittelalter her noch erhalten hatten, sind seit der Gewerbeordnung (GewO § 36) allgemein weggefallen. Soweit die Schiffsmakler als Vertreter in Betracht kommen, ist seitdem ihre Eigenschaft als Makler irrelevant; auch andere Personen, welche Geschäfte dieser Art betreiben, pflegen mit diesem Namen, auch wohl als Schiffsprocureure, Schiffsclarirer, Schiffsagenten bezeichnet zu werden[2].

II. Damit ein Schiffsmakler berechtigt wird, Rechtshandlungen in Bezug auf ein bestimmtes Schiff vorzunehmen, ist es nöthig, dass er einen Auftrag zur Vornahme von solchen erhalten hat. Es genügt dazu aber nicht, dass sich der Schiffer in einer charte-partie verpflichtet hat, sich an einen bestimmten Schiffsmakler wenden zu wollen, sollte der letztere diesem Vertrage auch beigetreten sein, vielmehr ist in einem solchen Falle nur ein Vorvertrag vorhanden, in welchem die Verpflichtung übernommen wird, Jemanden zum Vertreter bestellen zu wollen: die Verletzung desselben begründet zwar eine Schadensersatzforderung, die Vertretungsbefugniss aber kann nicht geltend gemacht werden, bevor sie übertragen ist, wie sie denn auch jederzeit wieder entzogen werden kann. Uebertragen kann sie nun werden dadurch, dass der Schiffer sich an einen Schiffsmakler wendet — dieser Fall bietet keine Schwierigkeiten —, oder dadurch, dass der Makler vom Rheder bestellt wird. Auch hier sind aber die in § 39 IV aufgestellten Sätze zur Anwendung zu bringen und ist danach die Haftung des Rheders zu normiren. Namentlich ist davon auszugehen, dass der Schiffsmakler in der uns hier beschäftigenden Stellung als Substitut des Schiffers, nicht als unmittelbarer Vertreter des Rheders anzusehen ist, so dass selbst dann, wenn der Makler ganz allgemein für ein Dampfschiff bestellt ist, welches regelmässige Fahrten unterhält, er bei jedesmaliger Ankunft desselben Substitut des Schiffers wird.

[2] Ueber die Schiffsabrechner in Danzig s. Z f. HR X 584 ff.

Setzt der Beginn der Vertretungsbefugniss des Schiffsmaklers die Anwesenheit des betreffenden Schiffs voraus, so hört dieselbe doch durch das Versegeln des Schiffs nicht auf, dauert vielmehr, soweit sie vorher begründet war, auch später fort.

III. Bevor auf den Umfang der Vertretungsbefugniss des Schiffsmaklers eingegangen werden kann, empfiehlt es sich, sein Verhältniss zum Schiffer bezw. zum Rheder ins Auge zu fassen: die Thätigkeit, welche er für diesen leistet, besteht keineswegs blos in der Vornahme von Rechtshandlungen, sondern es liegen ihm eine ganze Menge Hilfsdienste ob, welche einen rein technischen Charakter haben, also lediglich zwischen ihm und dem Rheder von Bedeutung sind[3]. Dazu gehört die Berechnung der Fracht und der Unkosten (Art. 70), die Hilfsleistung bezw. Besorgung der Zolldeclaration, die Prüfung der Legitimation der Ladungsempfänger, auch wohl bei Havarien die Aufstellung der Rechnungen und die Beschaffung der dieselben belegenden Documente u. dgl. Soweit er diese Geschäfte besorgt, ist der Schiffsmakler dem Rheder für jeden Schaden verantwortlich, welcher diesem durch schuldhafte Besorgung derselben entsteht. Er ist, so lange er nicht dritten Personen gegenüber als Stellvertreter des Schiffers auftritt, als Rathgeber und Beistand des letzteren aufzufassen, es gehört namentlich zu seinen Pflichten, dass er den Schiffer mit allen den Vorschriften bekannt macht, welche derselbe in dem betreffenden Hafen zu befolgen hat, und wenn er die Papiere nach einem fremden Hafen ausfertigt, auch mit den dort zu beobachtenden[4]: blosse Unkenntniss dieser Vorschriften schützt ihn natürlich nicht, wohl aber kann er sich darauf berufen, dass er alles gethan, was er zur Erlangung der Kenntniss solcher Vorschriften habe thun können, z. B. Nachfrage bei dem Consulat des betreffenden Landes gehalten habe; andererseits kann er sich auch nicht darauf berufen, dass der Schiffer selbst in culpa sei, da er die Steuer- und Zollgesetze selbst nicht beobachtet habe (Art. 482), denn soweit das Verhältniss zwischen Schiffer und Schiffsmakler in Frage steht, kann es hierauf nicht ankommen, da der

[3] Erfolgt die Auslieferung der Güter durch einen anderen Vertreter des Rheders bezw. Schiffers, z. B. durch die Quaianstalt, so steht die letztere doch nicht in einem Vertragsverhältnisse zu dem Schiffsmakler, denn die Rechtsfolgen dieses Vertrages würden die Person ein und desselben Rheders als des Vertretenen treffen und sich somit aufheben, vielmehr steht jeder der beiden Vertreter in einem vertragsmässigen Verhältnisse nur zu dem Vertretenen: Ansprüche derselben unmittelbar gegen einander können nur entstehen infolge seerechtlichen Verschuldens, s. § 37 V und 39.

[4] Vgl. Asher I 225 f., HGZ XII 348—351, Hans. GZ I 298—300.

Schiffer gerade deshalb, weil er unmöglich alle Zollgesetzgebungen kennen kann, die Hilfe des Maklers benutzt, deshalb es also Sache des letzteren ist, ihn mit den nöthigen Hinweisungen zu versehen, und nur dann ein Verschulden des Schiffers relevant sein würde, wenn er diesen Hinweisungen entgegen gehandelt haben würde[5]. Was den Grad der Haftung anlangt, so haftet der Schiffsmakler, da er Kaufmann ist (Art. 4 und 272 unter 4), nach Art. 282 (Art. 273 al. 1) für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns.

IV. Die Geschäftsthätigkeit des Schiffsmaklers beschränkt sich aber nicht auf das interne Verhältniss zum Rheder, sondern er nimmt auch dritten Personen gegenüber Rechtshandlungen vor. Diese Befugniss den Rheder zu vertreten, welche er als Substitut des Schiffers ausübt, richtet sich zwar principiell danach, wie weit sie ihm vom Schiffer übertragen ist, da indessen seine Geschäftsthätigkeit einen ziemlich constanten Umfang zu haben pflegt, so hat auch die Vertretungsbefugniss einen präsumtiven Umfang erhalten, so dass also der Dritte, welcher mit dem von einem Schiffer angenommenen Schiffsmakler ein Rechtsgeschäft abschliesst, im Einzelfalle nicht zu beweisen braucht, dass der Makler auch zur Vornahme desselben beauftragt war, vielmehr den Gegenbeweis abwarten kann, dass ihm Umstände bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen, welche die Vertretungsbefugniss im concreten Falle ausschlossen. Zu solchen Rechtsgeschäften, welche der Schiffsmakler vorzunehmen berechtigt ist, gehören, wie namentlich durch die hamburgische Praxis[6] seit langen Jahren anerkannt ist, die Einziehung der Fracht- und Liegegelder, welche das Schiff in dem betreffenden Löschungshafen zu fordern berechtigt ist, falls die Connossemente von ihm abgestempelt sind[7], die Bezahlung derjenigen Kosten, welche für das Schiff in dem Hafen aufgelaufen sind, namentlich also der Leichterschiffer. Dagegen geht die Vertretungsbefugniss nicht so weit, dass der Schiffsmakler wesentliche Bestimmungen der von dem Schiffer gezeichneten Connossemente ohne Wissen des letzteren nachträglich ändern dürfte, ebensowenig ist er

[5] And. Ansicht ist das Reichsgericht, Hans. GZ I 300: Pflicht des Schiffsmaklers wäre es aber gewesen, den Schiffer auf die Anmeldung der Kohlen beim Einclariren aufmerksam zu machen.

[6] Vgl. bes. Ullrich Nr 324 und 93 (auch Nr 12. 24. 82. 123, Seebohm Nr 129), Hamb. Samml. III 739 ff. (= Z f. HR VIII 573), Hamb. GZ 1867 S 153, HGZ III 303 und 398, IV 295 ff., V 50.

[7] Durch die Abstempelung des Connossements erklärt der Schiffsmakler einerseits, dass die Legitimation des Ladungsempfängers in Ordnung sei, andererseits creditirt er ihm damit auch die Fracht, Hans. GZ IV 230, V 13.

ohne weiteres berechtigt, Regressrechte des Rheders, dessen Schiff er bei der Beladung bediente, gegen den Ablader geltend zu machen[8], auch geht seine präsumtive Vollmacht nie weiter, als die Vertretungsbefugniss des Schiffers geht[9]. Gleichgiltig aber ist es, ob er seine Befugnisse aussergerichtlich oder gerichtlich geltend macht, dass er so weit zur activen Prozessführung legitimirt ist, ohne einer besonderen Prozessvollmacht zu bedürfen, ist ein seit langer Zeit in Hamburg anerkannter Rechtssatz.

V. Soweit der Schiffsmakler seine Befugnisse überschreitet und soweit Jemand als Schiffsmakler eines bestimmten Schiffes contrahirt, ohne dazu berechtigt zu sein, wird er dem Dritten nach Art. 298 persönlich verantwortlich. Ratihabirt der Schiffer ein solches Geschäft auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse, so gilt es als vom Schiffer geschlossen, würde er zwar ratihabiren, ohne indessen dazu berechtigt zu sein, so würde auch gegen ihn ein persönlicher Anspruch begründet werden (Art. 502 al. 2).

VI. Was die Stellung des Maklers den Ladungsinteressenten gegenüber anlangt, so ist davon auszugehen, dass er an die Stelle des Schiffers tritt, und dass demnach die Bestimmungen der Art. 478 und 479 auch auf ihn Anwendung finden. Soweit ihm also ein Versehen bei Erfüllung der Rechtsgeschäfte, zu deren Vornahme er beauftragt ist, zur Last fällt, kann sich der Ladungsinteressent an ihn persönlich halten[10]. Es ist auch schon seit langer Zeit anerkannt, dass der Schiffsmakler, der ein Manifest unrichtig aufgemacht hat, allen dadurch beschädigten Personen zu haften hat, ebenso haftet er dem wirklich legitimirten Ladungsempfänger, wenn durch seine Schuld die Ladung an eine andere Person ausgeliefert worden ist[11], und es finden die Vorschriften der Art. 693, 733 und 754 auch auf ihn Anwendung.

VII. In einer ähnlichen Stellung wie der Schiffsmakler befindet sich der Correspondent oder Adressat eines Schiffes, nur wiegt bei ihm noch mehr die Aufgabe vor, als Rathgeber und Beistand des Schiffers zu fungiren. Wie weit er berechtigt ist, als Vertreter desselben zu handeln, lässt sich nicht allgemein bestimmen, vgl. oben § 37 IV 1[12].

[8] HGZ VIII 306. [9] Hamb. Samml. V 2, 81.

[10] Diesen Satz erkannte schon die ältere hamburgische Praxis an, Entscheidung des Handelsgerichts vom 2. September 1816, s. Kosegarten im A f. HR I 271 ff. (auf Grund der a. l. Aquiliae).

[11] And. Ansicht Hamb. GZ 1868 S 97 ff.

[12] Ueber das Institut der Schiffsadressaten vgl. Zwingmann, Civilrechtliche Entscheidungen der riga'schen Stadtgerichte II 168 ff., IV 471 ff., V 471 ff.

§ 41. Die Quaianstalten[1].

Das namentlich bei Dampfschiffen immer stärker hervorgetretene Bedürfniss, das Abladen und Entlöschen in möglichster Schnelligkeit vorzunehmen, hat wie in anderen Ländern, so auch in Deutschland zur Einrichtung besonderer Hilfsanstalten geführt, durch welche die Beschleunigung dieser zunächst rein technischen Handlungen ermöglicht wird. Da aber mit denselben auch die juristisch wichtigen Akte der Empfangnahme seitens des Rheders und Ladungsinteressenten auf das engste verknüpft sind, so konnte es nicht fehlen, dass diesen in erster Linie rein technischen Hilfsanstalten wichtige juristische Functionen anvertraut wurden. Die Stellung, welche denselben angewiesen wird, kann im allgemeinen eine sehr verschiedenartige sein, insbesondere ist es ebensowohl möglich, dass die Quaiverwaltungen als Vertreter des Ladungsinteressenten, wie dass sie als Vertreter des Rheders aufzufassen sind, überwiegend aber ist die letztere Auffassung zum Durchbruch gekommen, welche ja auch wirthschaftlich die richtige zu sein scheint, da die Schnelligkeit in der Beladung und Entlöschung in erster Linie die Ermöglichung einer grösseren Anzahl von Reisen und die Verminderung kostspieliger Hafengelder zum Zwecke hat. Unter diesen Anstalten ist die bei weitem bedeutendste die hamburger, ein Institut, welches unter Aufsicht und für Rechnung des hamburgischen Staats verwaltet wird. Bei der grossen Bedeutung dieses Instituts möge eine kurze Darstellung der uns hier interessirenden Rechtsbeziehungen um so mehr versucht werden, als bei Normirung derselben von allen kleinlichen Gesichtspunkten[2] abgesehen und das Verhältniss der Anstalt zu den Personen, die mit ihr in rechtliche Beziehungen treten, in mustergiltiger Weise geordnet ist.

I. Abgesehen von einigen besonderen Verhältnissen ist die Quaiverwaltung, d. h. der hamburgische Staat, soweit von ihm die Verwaltung der Quaianstalten besorgt wird, als Vertreter der Schiffer bezw. der

[1] Reglement der hamburger Quaiverwaltung vom 29. Juni 1876 (zuerst vom 21. Juli 1866, rev. 15. Oct. 1868, 27. Sept. 1870, 20. Juni 1872, 11. Febr. 1873). Das Quaireglement hat einen ähnlichen juristischen Charakter, wie das Eisenbahnbetriebsreglement. Vgl. auch Anweisung für die Benutzung des altonaer Quais vom 31. März 1882, Hamb. Handelsarchiv 1882 S 40 ff.

[2] In den meisten anderen Hafenplätzen sind die Quaianstalten mit der Zollabfertigung verquickt und infolge dessen haben fiscalische Rücksichten auf die privatrechtliche Regelung dieser Verhältnisse nachtheilig eingewirkt.

Rheder derjenigen Schiffe zu betrachten, welche sich der Anstalt bedienen. Die Vertretungsbefugniss der Quaiverwaltung beginnt mit dem Momente, in dem einem Schiffe ein bestimmter Ladeplatz am Quai angewiesen ist (s. Quaireglement § 2 al. 2, § 6 al. 2)[3]. Von diesem Momente an ist die Quaiverwaltung legitimirt, sowohl diejenigen Geschäfte im Namen des Schiffers vorzunehmen, zu welchen dieser selbst in Bezug auf die Auslieferung an den Ladungsempfänger gesetzlich berechtigt ist, als auch diejenigen, zu welchen er in Bezug auf den Empfang von Seiten des Abladers legitimirt ist. Dass die Quaiverwaltung als Vertreter handelt, ist bei der Ablieferung klar ersichtlich, weil hier die Bezugnahme auf ein bestimmtes Schiff sich von selbst ergiebt; soweit es sich um die Empfangnahme von Gütern behufs deren Verschiffung handelt, ergiebt sich das Nämliche daraus, dass die Uebernahme von seewärts ausgehenden Gütern abseiten der Quaiverwaltung nur unter Einlieferung von Schiffszetteln, also stets mit Bezugnahme auf ein bestimmtes Schiff geschieht (QR § 6 al. 1), und zwar nimmt die Verwaltung principiell Güter nur für solche Schiffer an, denen bereits ein Ladeplatz am Quai angewiesen ist (QR § 6 al. 2). Würde sie nämlich auch Güter für andere Schiffe annehmen, so würde sie als Vertreter contrahiren, ohne Vertretungsbefugniss zu haben, daher lehnt sie ausdrücklich eine solche Verpflichtung ab: wenn sie ausnahmsweise trotzdem solche Güter übernimmt, so kann sie nicht als falsus procurator in Anspruch genommen werden, sondern haftet nur für custodia[4].

II. Sobald die Quaiverwaltung Rechtshandlungen in Bezug auf ein am Quai liegendes Schiff vorgenommen hat, werden die Wirkungen derselben unmittelbar zwischen den Parteien, also dem Rheder und dem Ladungsinteressenten, existent.

1. Sobald Güter von derselben in Empfang genommen sind und so lange eine Ablieferung an den Empfänger noch nicht stattgefunden hat, besteht die Haftung des Verfrachters (Rheders)[5]: der Umfang dieser Haftung richtet sich zwar principiell nach den Art. 607—614, bezw. wenn ein Connossement ausgestellt ist, den Art. 653—661, jedoch wird praktisch derselbe meist ein viel geringerer sein, da

[3] Vgl. HGZ VI 305—308.

[4] Sobald das betreffende Schiff angekommen und ihm ein Platz am Quai angewiesen worden ist, verwandelt sich diese negotiorum gestio durch Ratihabition in das gewöhnliche Verhältniss.

[5] „Der Quaischuppen tritt an die Stelle des Schiffsraums", ROHG XVIII 298.

die Dampfschiffsrhedereien regelmässig nur auf Grund von solchen Connossementen Beförderungen zu übernehmen pflegen, in denen die Haftung wesentlich eingeschränkt ist; man wird diese Einschränkungen, soweit sie als subjective Usancen zu betrachten sind, auch für den Zeitraum gelten lassen müssen, während dessen noch kein Connossement ausgestellt ist[6]. Festzuhalten ist aber, dass die Haftung des Rheders bestehen bleibt, auch wenn die Güter vom Schiffer an die Quaiverwaltung überliefert werden, und dass sie begründet wird, sobald Güter von der Quaiverwaltung für ein bestimmtes am Quai liegendes Schiff übernommen werden, nicht erst, wenn die Quaiverwaltung sie dem Schiffer übergiebt. Es würde nichts im Wege stehen, wenn der Rheder durch eine Connossementsclausel seine Haftung erst von der wirklichen Abladung an Bord beginnen und schon mit dem Verlassen des Schiffsbords endigen lassen wollte — und in der That sind solche Clauseln im Gebrauch[7] —, wenn dies aber nicht ausgesprochen ist, so haftet der Rheder in der oben beschriebenen Weise. Verdeckt wird dieses Verhältniss dadurch, dass immer dann, wenn ausser der beschränkten Haftung des Rheders noch die Haftung der Quaiverwaltung, also die unbeschränkte Haftung des hamburgischen Staats, begründet ist, der Ladungsinteressent sich begreiflicherweise mit der letzteren begnügen und die erstere nicht in Anspruch nehmen wird.

2. Rechtshandlungen, welche von der Quaiverwaltung auf Grund ihrer unter I besprochenen Vertretungsbefugniss vorgenommen werden, sind dem Rheder bezw. Schiffer präjudicirlich, gleichviel ob der Quaiverwaltung bei der Vornahme derselben ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. So haftet der Rheder, wenn durch ein Versehen der Quaiverwaltung die Güter nicht an den rechtmässigen, sondern an einen nicht legitimirten Empfänger ausgeliefert werden. Ist zu einer Besichtigung im Sinne der Art. 609 und 610 die Quaiverwaltung zugezogen worden, so gilt dies so, als wenn der Schiffer zugezogen gewesen wäre[8]. Es

[6] Vgl. Hans. GZ IV 125 f.: in diesem Falle waren zwar Connossemente schon ausgestellt, es handelte sich aber darum, ob die Beschränkungen in denselben auch als Inhalt des Frachtvertrags, also dem Befrachter gegenüber befreiend, anzusehen seien.

[7] Z. B.: „The goods to be taken from the ship by the consignees immediately after the arrival, or the same will be warehoused at the expense and risk of the proprietors of such goods“ und „All goods consigned to »order« will be delivered upon the quay . . . or warehoused at the option of the agents of the steamer, such delivery to be for account and risk of the senders or owners of the goods“, s. Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht S 29 f.

[8] HGZ II 148.

kann also die Quaiverwaltung auch die Beobachtung alles desjenigen verlangen, wozu der Ladungsinteressent dem Schiffer gegenüber verpflichtet ist; es sind daher bei Einlieferung von Gütern die nöthigen Begleitpapiere mitzugeben (QR § 6 al. 1, HGB 592), und es erfolgt die Auslieferung nur gegen Einlieferung der von den betreffenden Schiffsmaklern, bezw. Rhedern, oder deren Agenten ordnungsmässig abgestempelten Connossemente und der Zolldeclarationen, eventuell der betreffenden Steuerquittungen (QR § 5 al. 1, HGB 652).

3. Eine prozessualische Vertretungsbefugniss steht der Quaiverwaltung nicht zu, Prozesshandlungen sind vielmehr von dem Schiffer, dem Rheder oder dem Schiffsmakler vorzunehmen.

III. Dem Schiffer bezw. Rheder gegenüber ist die Quaiverwaltung verpflichtet, die übernommenen Geschäfte, mögen sie rein factischer oder zugleich juristischer Natur sein, mit aller Sorgfalt vorzunehmen. Und zwar haftet der Unternehmer des Quaibetriebs, also der hamburgische Staat, für alle Angestellten, keineswegs blos für culpa in eligendo[9]. Es haftet daher die Quaiverwaltung für alle Schäden, die auf dem Quai entstanden sind, auch für solche, welche bei Abladung in das Schiff durch Mangel an Diligenz beim Einhaken entstanden sind, ja sogar für alle Schäden und Mängel, welche sie dem Ablader gegenüber zu moniren versäumt hat (QR § 7 al. 1). Die Haftung cessirt jedoch, sobald der Schaden, dessen Ersatz geltend gemacht wird, durch ein concurrirendes Verschulden des Rheders, der Schiffsbesatzung oder des Schiffsmaklers entstanden ist. Ein solches Verschulden liegt vor, wenn der Schiffer die ihm durch das Quaireglement § 4 auferlegte Anzeigepflicht verletzt. Ausserdem wird für gewisse Gegenstände (QR § 8) nur dann gehaftet, wenn sie auf Grund besonders festgesetzter Bedingungen dem Quaiinspector übergeben worden sind, eingeschränkt ist die Haftung, soweit ein Schaden bei Benutzung der Krähne entsteht (QR § 9)[10], endlich ist jede Art der Haftung abgelehnt für Feuerschäden, selbst dann, wenn solche durch die Schuld der Angestellten der Quaiverwaltung entstanden sind (QR § 13), so dass in diesem Falle der Beschädigte sich nur an den schuldvollen Urheber, nicht an den hamburgischen Staat halten kann. Die Quaiverwaltung haftet übrigens dem Rheder gegenüber nicht nach Maassgabe der Art. 607 ff., also nicht aus dem receptum, sondern nur für Verschulden, andererseits ist ihre Haftung auch nicht quantitativ nach Maassgabe der Art. 612—614 beschränkt, denn zwischen ihr und dem

[9] HGZ VI 328, VII 154.

[10] Vgl. hierüber meine Beiträge zum Seerecht S. 105.

Rheder besteht ein Mandatsverhältniss, bezw. eine locatio conductio operis: gehen daher übernommene Güter durch ihr Verschulden unter, so kann der Rheder nicht nur den Sachwerth, sondern sein gesammtes Interesse, namentlich also auch die Fracht vergütet verlangen. Was die Beweislast anlangt, so hat nach allgemeinen Grundsätzen sich die Quaiverwaltung zu exculpiren, sie hat dem Rheder Rechnung darüber abzulegen, dass die Aufträge desselben von ihr mit der nöthigen Sorgfalt ausgeführt wurden und dass der eingetretene Schaden nicht durch ihr Verschulden, oder durch ein Verschulden, für welches sie nicht haftpflichtig ist, entstanden sei, ein Beweis, der freilich in vielen Fällen auch seine Schwierigkeiten haben wird, jedoch noch lange nicht so schwierig ist, wie der Beweis der höheren Gewalt u. s. w. (Art. 607).

IV. Was sodann die Stellung der Quaiverwaltung dem Ladungsinteressenten, also dem Ablader und Empfänger gegenüber betrifft, so würde sie an sich als Substitut des Schiffers aufzufassen sein, sie würde also, soweit sie für ihre Angestellten überhaupt haftet, auch nach Art. 479 dem Ladungsinteressenten haften, es ist jedoch diese Haftung durch § 11 des Quaireglements dem Ablader bezw. Empfänger gegenüber in erheblicher Weise erweitert worden[11]. In demselben ist als allgemeines Princip ausgesprochen, dass die Quaiverwaltung alle Verantwortlichkeit übernimmt, welche dem Schiffe (d. h. dem Rheder mit seinem Seevermögen) obliegt: sie haftet demnach für Verlust und Beschädigung, sofern sie nicht nachweist, dass der Verlust und die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist (Art. 607 al. 1). Jedoch tritt diese strenge Haftung, wozu, wenn ein Connossement ausgestellt ist, die Haftung nach Art. 654 ff. hinzutritt,

[11] Die Haftung aus Art. 479 bleibt aber daneben bestehen (danach wäre der Fall HGZ XII 91 f. zu entscheiden gewesen) und diese Haftung ist nicht ausgeschlossen durch die Connossementsclauseln, da diese nur die Haftung des Rheders, nicht die des Schiffers beschränken, ein Ausschluss der letzteren auf Grund des Quaireglements aber nicht anzunehmen ist. Der Ladungsempfänger hat demnach einen Ersatzanspruch gegenüber der Quaiverwaltung, wenn dieselbe Ladungsgüter schuldhafter Weise an einen Dritten ausgeliefert hat. Würde dies geschehen sein auf Grund eines vom Schiffsmakler des betr. Schiffs abgestempelten Connossements und würde die Quaiverwaltung nach § 11 des Quaireglements haben Ersatz leisten müssen, so könnte sie direct einen Ersatzanspruch gegen den Schiffsmakler auf Grund des Art. 479 geltend machen, wenn der letztere schuldhafterweise eine zum Empfang nicht legitimirte Person als empfangsberechtigte erklärt hat.

nicht ein, soweit die Haftung des Rheders selbst dem Ladungsempfänger gegenüber beschränkt ist, auch die Quaiverwaltung kann sich also auf die bekannten Connossementsclauseln berufen. Sodann tritt ihre Haftung auch dem Ladungsinteressenten gegenüber dann nicht ein, wenn ihre Haftung dem Rheder gegenüber ausnahmsweise cessirt, s. oben unter III. Endlich ist ihre Haftung dem Ladungsinteressenten gegenüber in einem wichtigen Falle insofern beschränkt, als die Ablader nicht allein für diejenigen Schäden und Mängel verantwortlich bleiben, welche bei der Uebernahme bemerkt werden, sondern auch für solche, welche noch vor Auslieferung an das Schiff entdeckt werden, vorausgesetzt dass dergleichen Schäden und Mängel nicht auf dem Quai entstanden sind (QR § 6 al. 7). Das letztere hat indessen nach allgemeinen Grundsätzen nicht der Ablader zu beweisen, sondern die Quaiverwaltung hat sich zu exculpiren.

Zweite Abtheilung.

Vertreter des Ladungsinteressenten.

§ 42. Der Ablader[1].

Ist mit dem Rheder ein Frachtvertrag abgeschlossen worden, so muss, wenn der vernünftigerweise gewollte Zweck desselben erreicht werden soll, dem Schiffer Ladung zum Behufe des Transports übergeben werden. Die Person, welche die Ladung übergiebt, nennt das HGB den Ablader[2]. Es enthält in Bezug auf ihn eine

[1] Ueber die Stellung des Abladers findet man in der deutschen Literatur nur gelegentliche Bemerkungen, sehr vorsichtig drückt sich Ehrenberg, Beschr. Haftung S 37 aus, vgl. auch Lewis I 147. Auch in der fremden Literatur sucht man nach juristischen Ausführungen über die Stellung des Abladers, insbes. zum Befrachter, vergebens.

[2] Den deutschen Ausdrücken Befrachter und Ablader entsprechen die englischen freighter und shipper, die französischen affréteur und chargeur (fréteur = Verfrachter). Dagegen haben die Ausdrücke bevrachter und inlader im niederländischen HGB eine etwas andere Bedeutung, indem der erstere Ausdruck denjenigen Befrachter bezeichnet, mit dem eine charte-partie abgeschlossen ist, der letztere denjenigen, der auf Grund eines mündlich abgeschlossenen Frachtvertrags abladet: demnach fällt gerade der uns hier interessirende Fall, wie weit der Ab-

ganze Reihe von Rechtssätzen, ohne jedoch dabei zu unterscheiden, ob der Befrachter eine von demselben seerechtlich verschiedene Person ist oder nicht. Diese letztere Unterscheidung ist jedoch zu machen, wenn man an die Stelle des factischen Begriffs einen juristischen setzen will. Wir haben demnach hier die Fälle zu besprechen, in welchen derjenige, der die Ladung übergiebt, dem Befrachter gegenüber, vom Standpunkte der seerechtlichen Betrachtung aus, als ein Dritter erscheint (vgl. auch Art. 578). Um diese Fälle richtig abzugrenzen, haben wir uns lediglich die Frage vorzulegen: welche rechtliche Bedeutung hat es, wenn eine Person in einem zwischen Rheder und Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrage als Ablader bezeichnet wird, und welche Rechtsstellung kommt einer solchen Person zu, insbesondere, wie weit ist sie als Stellvertreter, wie weit als selbständige geschäftliche Persönlichkeit aufzufassen? Die allgemeine Antwort, die hierauf zu ertheilen ist, geht dahin: zunächst erscheint der Ablader als ein Stellvertreter des Befrachters, der gewisse Rechtsakte mit für den letzteren verbindlicher Wirkung vornehmen darf; sobald er aber dem Schiffer die Ladung übergeben hat, ist er berechtigt, selbständig in eigenem Namen über dieselbe zu verfügen, inbesondere ihr einen Empfänger nach seinem, nicht des Befrachters Belieben zuzuweisen, wie er denn andererseits auch dem Rheder in eigenem Namen verhaftet wird. Hat er sodann der Ladung einen von seiner Person verschiedenen Empfänger gegeben, so erscheint er nach gewisser Richtung hin als Vertreter des letzteren, welcher Rechtsakte mit für diesen verbindlicher Kraft vornehmen darf. Endlich ist noch die mehr technische Seite seiner Rechtsstellung zu betrachten, welche die Art der Beladung des Schiffs betrifft, bei welcher der Ablader mitzureden befugt ist. Diese verschiedenen Seiten seiner Rechtsstellung sind nun im einzelnen ins Auge zu fassen.

I. Von einem Ablader im juristischen Sinne kann immer nur dann die Rede sein, wenn die Lieferung der Ladung durch eine

lader Vertreter des Befrachters ist, nicht unter jene Bezeichnungen, die beide nur Bezeichnungen des Ladungsinteressenten selbst sind. Es ist dies für die Interpretation des deutschen HGB von Bedeutung, da dasselbe in dieser Materie zum grossen Theile auf dem niederländischen Rechte beruht. Das preussische Landrecht spricht nur vom Befrachter, dagegen unterscheiden bereits PSR V 6. 7. 16, VIII 3. 19 und Danziger Willkühr I 4, 7, 4 und 9, 2. 9, während die rotterdamer Ass.-O von 1721 nur von inladers spricht. Dieser letztere Ausdruck trat an die Stelle des Ausdrucks copman, seitdem der Ladungsinteressent nicht mehr mitfuhr, vgl. rotterd. V von 1655 Art. 45: de copman die de ingeladen goederen aengaet.

Person erfolgen soll, die in Bezug auf die gelieferten Güter nicht Vertreter bleiben, sondern selbständig zu disponiren befugt sein soll. Wann das eine und wann das andere der Fall ist, ist nach den Regeln juristischer Interpretation zu ermitteln, in der Regel wird dem Schiffer Jemand ausdrücklich als Ablader bezeichnet werden, es kann sich aber auch aus den Umständen ergeben[3], dass die betreffende Person nicht blosser Vertreter, sondern Ablader sein soll. Bevor nun der Ablader dem Schiffer die Ladung übergeben hat, gelten folgende Grundsätze:

1. Der Ablader ist Vertreter des Befrachters gegenüber dem Schiffer bezw. Rheder in Beziehung auf die Lieferung der Ladung[4]. Dem Schiffer gegenüber geht seine Berechtigung nicht weiter, als die des Befrachters auf Grund des Frachtvertrags reicht, es braucht sich also der Schiffer nicht gefallen zu lassen, dass seine Lage verschlechtert werde, er kann es sich aber innerhalb der in § 35 f. besprochenen Grenzen gefallen lassen, und wenn er es thut, so sind dergleichen Vereinbarungen nicht nur für den Rheder, sondern auch für den Befrachter präjudicirlich; z. B. wenn sich der Ablader einen anderen Ablader in einem anderen Hafen substituirt, so binden auch die Handlungen des letzteren den Befrachter[5]. Dem Rheder bezw. Schiffer gegenüber kann der Ablader eigene Rechte überhaupt nicht, Rechte des Befrachters nur soweit geltend machen, als er zur Wahrnehmung derselben beauftragt ist: eine gesetzliche oder präsumtive Vertretungsbefugniss in dieser Beziehung steht ihm nicht zu. Demnach steht es auch dem Befrachter jederzeit frei, an die Stelle des Abladers einen anderen Vertreter zu nominiren: die Ansicht, dass ein Frachtvertrag, in welchem auf einen bestimmten Ablader Bezug genommen wird, als ein Vertrag zu Gunsten dieses letzteren aufzufassen sei, so dass er selbständige Rechte aus dem Vertrage erwürbe, wäre völlig verkehrt, ebenso auch die, dass die einseitige Bezeichnung eines neuen Abladers von Seiten des Befrachters unzulässig, also die Genehmigung des Rheders dazu erforderlich sei. Es wird vielmehr derjenige, welcher in dem Frachtvertrage oder später als Ablader bezeichnet wird, von dem Befrachter zur Vornahme wichtiger Rechtsakte legitimirt, aber nicht in dem Sinne, dass der Rheder ein Recht

[3] Namentlich wird dies der Fall sein, wenn dem Schiffer bekannt ist, dass der Befrachter Unterfrachtverträge abgeschlossen hat.

[4] Hamb. Samml. III 300 ff., Rostocker Samml. III 82 f., HGZ VII 48, VIII 66, ROHG XXIII 22. Völlig abzusondern sind hier die Fälle, in denen der Ablader Vertreter des Schiffers Dritten gegenüber ist (Hamb. Samml. III 307): sie bieten keine rechtlichen Besonderheiten dar.

[5] Hamb. Samml. III 307.

erwirbt, die Vornahme derselben gerade durch ihn zu verlangen, sondern in dem Sinne, dass ein zunächst jederzeit widerrufliches Vertretungsverhältniss zwischen Befrachter und Ablader Bestand erhält. Gleichgiltig ist es im übrigen, ob der Ablader von dieser ihm eingeräumten Vertretungsbefugniss durch den Befrachter selbst oder nur durch den Schiffer Kenntniss erhält.

Die Vertretungsbefugniss des Abladers zeigt sich hauptsächlich:

a. negativ darin, dass eine Weigerung der Lieferung der Ladung dem Befrachter präjudicirlich ist;

b. positiv darin, dass er als Vertreter des Befrachters berechtigt ist, Rechtshandlungen vorzunehmen, welche schliesslich dazu führen, ihn selbständig dem Rheder bezw. Schiffer gegenüber zu berechtigen bezw. zu verpflichten, s. unter II.

2. Was das interne Verhältniss zwischen Befrachter und Ablader anlangt, so kann dasselbe ein sehr verschiedenartiges sein. Sehr häufig wird der Fall eines Unterfrachtvertrages vorliegen, welchen der Befrachter als Unterverfrachter mit dem Ablader als Unterbefrachter geschlossen hat[6]; oder es ist der Ablader Einkaufscommissionär des Befrachters oder blosser Transportcommissionär, also Spediteur, oder einfacher Mandatar desselben[7]. Je nachdem das eine oder das andere der Fall ist, sind verschiedene Grundsätze anzuwenden, allen Fällen gemeinschaftlich ist aber, dass, soweit es sich um die Rechte des Abladers dem Rheder bezw. Schiffer gegenüber handelt, ein Mandat vorliegt, welches zunächst zu jeder Zeit widerrufen werden kann, gleichviel ob durch den Widerruf dem Contractsverhältnisse zuwider gehandelt wird oder nicht: die Frage des Schadensersatzes für einen solchen contractswidrigen Widerruf interessirt uns hier nicht[8].

II. Die rechtliche Stellung des Abladers hat das Eigenthümliche an sich, dass sie sich in der Weise verändert, dass aus dem bisherigen Vertreter des Befrachters ein in eigenem Namen Berechtigter wird. Diese Veränderung findet in dem Momente statt, in welchem ein von

[6] Es können natürlich auch eine ganze Reihe von Unterfrachtverträgen dazwischen liegen, der letzte Befrachter soll dann Ablader sein.

[7] Vgl. Hamb. Samml. I 446 ff.

[8] Sobald dem Schiffer ein neuer Ablader genannt oder verboten wird, von dem bezeichneten Ablader Ladung zu empfangen, darf er den Anweisungen des letzteren nicht mehr Folge leisten, da ihm die Vertretungsbefugniss entzogen ist: würde er es dennoch thun, so würden der Rheder und er selbst schadensersatzpflichtig werden. Die Schadensersatzpflicht des Befrachters gegenüber dem Ablader ist ähnlich zu beurtheilen wie die Fälle der Art. 459 al. 2 und 515.

den Dispositionen des Befrachters unabhängiges directes Verhältniss zwischen Schiffer bezw. Rheder und Ablader zur Entstehung gekommen ist. Welches ist nun dieser Moment, liegt er schon dann vor, wenn der Ablader zu dem Schiffer überhaupt in rechtliche Beziehungen getreten ist, sobald er ihm z. B. die Lieferung der Ladung versprochen hat, oder erst dann, wenn die Sachlage aufgehört hat, res integra zu sein, wenn also von ihm ein Anfang mit der Abladung gemacht ist, d. h. genügt blosser Consens oder ist ein Realakt nöthig? Das HGB enthält keine directe Entscheidung dieser Frage, doch wird dieselbe wenigstens berührt in Bezug auf den wichtigsten Fall, den der Unterverfrachtung[9]; die Entscheidung, welche hier getroffen wird, muss indessen als für alle Fälle maassgebend betrachtet werden, weil auch sonst der Ablader dem Rheder gegenüber zunächst als Dritter erscheint, und eine Entscheidung darüber gegeben wird, von welchem Momente an dieser zunächst Unbetheiligte selbständige Rechte gegenüber dem Rheder erlangt[10]. Diese Rechte werden nun erworben, soweit die Ausführung des Frachvertrags von dem Schiffer übernommen ist, „insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Connossements“ (Art. 664 al. 1). Trotz dieses Wortlauts hat man, wie die Entstehungsgeschichte dieses Artikels ergiebt[11], die Stelle dahin aufzufassen, dass erst durch die Annahme der Güter seitens des Schiffers ein directes Verhältniss zwischen diesem und dem Ablader zur Existenz gelangt. Damit soll nicht gesagt sein, dass ein solches vorher nicht zur Existenz gelangen k a n n, sondern nur dass im allgemeinen[12] anzunehmen ist, dass vorher der Ablader als Vertreter des Befrachters handelt, und demnach eine a u s d r ü c k l i c h e

[9] Vgl. den Aufsatz von B r u h n s, Z f. HR XXI 129 ff., der die nämlichen Fragen von einem anderen Gesichtspunkte, dem des Unterfrachtvertrags aus bespricht, und dessen Ausführungen allgemeine Zustimmung gefunden haben.

[10] Dass in demselben Momente die Haftung des Unterverfrachters dem Unterbefrachter gegenüber soweit cessirt, interessirt uns hier nicht.

[11] Prot VIII 4289—4293. 4301—4307. 4310.

[12] Der Schiffer erklärt seine Bereitwilligkeit regelmässig dem Unterbefrachter nicht als solchem, sondern als dem Vertreter des Befrachters: demnach haftet er ihm p e r s ö n l i c h überhaupt noch nicht, wie E h r e n b e r g, Beschr. Haftung S 172 Anm 5—7 will, auch der Zusatz bei L e w i s I 412, der in der ersten Auflage fehlt, ist nicht ganz richtig. Ebenso erklärt der Unterbefrachter dem Schiffer, dass er den vom Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrag durch Lieferung von Ladung zur Erfüllung bringen wolle: liefert er trotzdem eine solche nicht, so hat sich der Schiffer an den Befrachter zu halten, während dieser beim Unterbefrachter Regress nimmt. Ueber Zahlung des Frachtvorschusses durch den Ablader s. HGZ VIII 66.

Willenserklärung nöthig ist, wenn ein directes Verhältniss angenommen werden soll[13]. Mag aber ein solches zu Stande gekommen sein oder nicht, so erlischt in jedem Fall das Widerrufsrecht des Befrachters — und das ist das Entscheidende — erst in dem Momente, in welchem die Annahme der Güter seitens des Schiffers erfolgte[14]. Von diesem Momente an ist also der Ablader in eigenem Namen dispositionsberechtigt; wie weit er dies ist, die Vornahme wessen er von dem Schiffer verlangen kann, richtet sich zunächst nach den Vereinbarungen, welche zwischen dem Rheder und ihm getroffen sind, eventuell nach dem Inhalt des zwischen Befrachter und Rheder abgeschlossenen Frachtvertrags[15] — regelmässig wird keine Differenz zwischen beiden vorhanden sein. Abgesehen von diesen besonderen Bestimmungen ist der Ablader nach dem HGB berechtigt nach Beendigung der Abladung die Ausstellung von Connossementen und zwar Ordre-Connossementen zu verlangen und in denselben den Empfänger nach seinen Dispositionen zu bestimmen (Art. 644—646)[16]: das Nähere hierüber ist in Buch III darzustellen.

III. Mit der Ausstellung des Connossements verändert sich die Rechtsstellung des Abladers von neuem: ist er bis zu derselben allein über die Ladung dispositionsberechtigt, so ist er es nach der Ausstellung des Connossements in vollem Umfange nur unter der Voraussetzung, dass er

a. wenn ein Ordre-Connossement ausgestellt ist, sich im Besitze sämmtlicher Exemplare desselben befindet (Art. 661 al. 1);

b. wenn ein Namens-Connossement ausgestellt ist, dass dies entweder ebenfalls der Fall ist, oder der im Connossement bezeichnete Empfänger sich mit seinen Dispositionen einverstanden erklärt (Art. 661 al. 4).

[13] Ein vorsichtiger Schiffer wird eine solche nicht abgeben, ebensowenig wie er Connossemente vor beendigter Abladung zeichnen wird, vgl. Hamb. Samml. II 1049 ff., III 311 ff. Thut er das letztere, so ist der Ablader verpflichtet, den Schiffer in den Stand zu setzen, die im Connossement übernommene Verbindlichkeit zu erfüllen.

[14] Als der in Betracht kommende Zeitpunkt ist derjenige anzusehen, in welchem die Haftung aus dem receptum beginnt, also Uebergabe des ersten Stücks einer Abladung an den Schiffer bezw. seinen Stellvertreter (Steuermann, Quaianstalt etc.).

[15] Vgl. Hamb. Samml. III 268 ff.

[16] Würde er in dem Connossement nicht sich selbst, sondern den Befrachter als Ablader bezeichnen, so fragt sich, ob er dies dem Befrachter gegenüber berechtigter- oder unberechtigterweise that: im ersteren Falle war er dann gar nicht Ablader, sondern Vertreter des mit dem Befrachter identischen Abladers, im letzteren muss er sich gefallen lassen, als falsus procurator in Anspruch genommen zu werden.

Mit der Begebung eines Connossementsexemplars hört demnach seine Dispositionsbefugniss[17] über die Ladung auf, indem der Ladungsempfänger an seine Stelle tritt, und zwar in der Weise, dass er selbständige von denen des Abladers unabhängige Rechte an der Ladung gegenüber dem Rheder bezw. Schiffer erwirbt. Es entsteht nun aber die Frage, wie weit hat dieser Ladungsempfänger Rechtsakte des Abladers zu vertreten[18], wie weit ist m. a. W. der Ablader legitimirt dem Schiffer im Namen des Empfängers Anweisungen zu geben? Die Antwort, welche auf die Frage zu ertheilen ist, geht dahin, dass eine solche Vertretungsbefugniss nicht besteht im Widerspruch zu den im Connossement enthaltenen Angaben, dass ebensowenig der Empfänger Rechtsakte des Abladers zu vertreten hat, deren Vornahme durch den Schiffer bezw. Rheder ein Verschulden dieser Personen involviren würde[19], dass aber der Ablader legitimirt ist, Rechtsakte vorzunehmen, die als nothwendige Ergänzung und Fixirung des zwischen Rheder und Ladungsempfänger bestehenden Verhältnisses erscheinen[20]. Dies zeigt sich namentlich darin, dass der Ablader es ist, der in dem Ordrehafen dem Schiffer das definitive Reiseziel zu bestimmen hat — demnach haben Rheder und Schiffer ihre Verpflichtungen erfüllt, sobald sie die Ladung nach jenem Hafen gebracht haben, sie brauchen nicht etwa noch eine weitere Reise zu unternehmen, wenn sich herausstellt, dass der Ablader dem Ladungsempfänger gegenüber verpflichtet war, die Ladung nach einem andern Hafen zu beordern: dieses interne Verhältniss ist für sie irrelevant[21]. Der Ablader ist ferner auch berechtigt, dem Schiffer in Bezug auf die technische Seite des Verladens Anweisungen zu geben, insbesondere ihm die Verladung auf Deck zu gestatten (Art. 567), aber nur soweit, als nicht die Befolgung dieser Vorschriften eine Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nach sich ziehen würde[22].

[17] Dagegen bleiben gewisse Verpflichtungen desselben dem Rheder gegenüber bestehen, namentlich die subsidiäre Haftung für die Fracht, welche übrigens denselben, genauer betrachtet, nicht als Ablader, sondern als Befrachter trifft, d. h. als denjenigen, der in Bezug auf den Transport von Ladungsgütern und die dafür zu bezahlende Fracht mit dem Rheder ein Uebereinkommen getroffen hat; über andere Fälle der Haftung s. Ehrenberg a. O. S 37 Anm 5 und S 36 Anm 46.

[18] Ueber die Frage, ob der Empfänger Rechte des Abladers geltend machen kann, vgl. Hans. GZ III 108. [19] Vgl. Seebohm Nr 75.

[20] Bremer Samml. I 49 ff.; Hamb. Samml. II 1130 (auch NA f. HR I 462 f.), V 2 S 278; HGZ XI 382.

[21] Hamb. Samml. II 1130.

[22] Dem dritten Empfänger sind diese Anweisungen also nur präjudicirlich, wenn den Schiffer kein Verschulden trifft. Ein Beispiel Lüb. Samml. I 143 u. 148.

IV. Was endlich Schäden anlangt, welche durch ein Verschulden des Abladers verursacht sind, so sind hier durch das HGB die Grundsätze der aquilischen Klage in beträchtlichem Maasse erweitert worden, indem der Ablader, welcher die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegscontrebande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, oder welcher bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze übertritt [23], insofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, für den durch sein Verfahren veranlassten Aufenthalt und jeden anderen Schaden verantwortlich wird [24], und zwar nicht nur dem Rheder gegenüber, sondern auch den übrigen Ladungsinteressenten, den Reisenden, der Schiffsbesatzung und denjenigen Schiffsgläubigern gegenüber, deren Forderung aus einem Creditgeschäft entstanden ist (Art. 564 al. 1). Die Haftung gegenüber einer dieser Personen ist unabhängig von der den übrigen gegenüber, namentlich wird also durch die Genehmigung der Handlungsweise durch den Schiffer die Haftung des Abladers nur diesem und dem Rheder, der den Schiffer zu vertreten hat, nicht aber den übrigen Personen gegenüber ausgeschlossen (Art. 564 al. 2). Für das Verschulden des Abladers haftet zunächst dieser selbst mit seinem gesammten Vermögen, dagegen ist es zweifelhaft, ob nicht ausserdem der Ladungsempfänger, auch soweit er materiell nicht identisch mit dem Ablader ist, wenigstens mit der Ladung, also beschränkt, für ein Verschulden des Abladers [25] in Beziehung auf die Abladung einzustehen hat. Das HGB statuirt allerdings diesen Rechtssatz nicht direct und noch weniger enthält es Bestimmungen über die juristische Gestaltung dieser Haftung, indessen giebt es dem Schiffer, wenn solche Güter das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, in dringenden Fällen sogar allgemein das Recht, dieselben über Bord zu werfen (Art. 564 al. 4), also der Vernichtung preiszugeben [26]. Sollte es da nicht gestattet sein, den Schluss zu ziehen, dass die Güter, die vernichtet werden dürfen, wenn sie Schiff oder Ladung zu gefährden

[23] Er haftet aber nur für richtige Clarirung der Ladung, nicht auch für eine solche des Schiffs, s. HGZ X 262 ff. 332 ff., XI 98 ff.

[24] Er haftet natürlich auch für jedes andere Verschulden bei der Abladung, namentlich für mangelhafte Verpackung, Unterlassung einer Anzeige über Gefährlichkeit der Ladung u. dgl., HGZ VII 322 ff.

[25] Dagegen besteht selbstverständlich in keiner Weisung eine Haftung des Abladers für Delicte des Ladungsempfängers, s. Prot V 2068 f., ebensowenig eine Haftung des Befrachters für den (mit ihm juristisch nicht identischen) Ablader.

[26] Vgl. § 43 IV 2 a.

drohen, auch in Anspruch genommen werden dürfen, nachdem sie Schiff oder Ladung gefährdet haben? Die Bejahung dieser Frage scheint mir um so mehr geboten, als die Auffassung des Verkehrs eine solche entschieden billigt[27], ist man aber dieser Ansicht, so kann die weitere juristische Gestaltung dieser Haftung für das deutsche Recht nicht zweifelhaft sein[28]. Ebenso wie der Rheder für das Verschulden des Schiffers mit seiner fortune de mer zu haften hat, ebenso haftet der Ladungsinteressent mit der Ladung, aber nicht mit seinem übrigen Vermögen für das Verschulden des Abladers in den Fällen des Art. 564 al. 1, und zwar allen daselbst aufgeführten Personen; der Anspruch des Rheders ist freilich davon abhängig, dass ihm nicht die Einrede der eigenen Schuld, insbesondere aus der Person des Schiffers entgegengesetzt werden kann, nicht aber kann ein solches Verschulden des Schiffers den übrigen Personen, namentlich den beschädigten sonstigen Ladungsinteressenten von Nachtheil sein. Den letzteren steht also, in Concurrenz mit ihrer Klage aus dem receptum bezw. Connossement gegen den Rheder, noch die Delictsklage des Art. 564 gegen den beschränkt für den Ablader haftenden Ladungsempfänger zu[29]. Nicht Sache des Schiffers, der sich auf allen Meeren herumzutreiben hat, darf es sein, einen Schaden, den er durch die Ladung erlitten hat oder gar anderen Ladungsinteressenten

[27] Ich schliesse dies aus folgender Bestimmung des liverpooler Connossementsformularentwurfs (abgedruckt bei Voigt, Die neuen Unternehmungen zum Zwecke der Ausgleichung u. s. w. der Seefrachtrechte, Jena 1882, S 29 unter f): „All fines or damages, which the ship or cargo may incur or suffer by reason of incorrect or insufficient marking of packages or description of their contents shall be paid by the shipper (Ablader) or consignee and the ship shall have a lien on the goods of such shipper or consignee for the amount thereof.“ Den Standpunkt des geltenden deutschen Rechts sucht Voigt S 30 dem gegenüber freilich folgendermaassen zu charakterisiren: „Zwischen dem Empfänger und dem Schiffer besteht kein contractliches Band, welches ihn für widerrechtliche Handlungen des Abladers verantwortlich machen könnte. Nur, wenn er an der Widerrechtlichkeit sich betheiligt hätte, würde er aus diesem Grunde von dem Schiffer auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden können. Sollte er das über das Schaden verursachende Gut gezeichnete Connossement bona fide erworben und den Werth desselben gezahlt haben, so würde der Schiffer ihm das Gut nicht vorenthalten dürfen.“ Vgl. den Fall in der Hans. GZ I 337 ff.

[28] Vgl. oben § 31 I 4 und II 2.

[29] Für einen Fall, bei dem obendrein den Schiffer eine Mitschuld trifft, bestimmt dies schon die rotterd. Ass.-O von 1721 Art. 127 ausdrücklich. Wenn auf Verlangen eines Inladers das Schiff überladen wurde, so sind für den Schaden „de ingeladene goederen, die den voorsz. inlader toekomen, daar voor specialijk verbonden“.

hat vergüten müssen, von dem fern wohnenden Ablader einzufordern, sondern soweit er sich an der Ladung erholen kann, soweit muss er das Recht dazu haben.

V. Der Ablader haftet endlich den in Art. 479 al. 2 genannten Personen für jedes contractmässige Verschulden, welches ihm in Bezug auf die mit der Abladung in Verbindung stehenden Rechtsakte zur Last fällt: namentlich haftet er, wenn er ein falsch datirtes Connossement weiter begiebt, jedem Connossementsinhaber für den dadurch entstandenen Schaden; ebenso haftet er, wenn ihm der Schiffer ein Connossement vor der Abladung übergiebt und er dieselbe später nicht nachholt, für jeden Schaden, der hierdurch dem Rheder, dem Schiffer oder dem dritten Connossementsinhaber verursacht worden ist[30].

§ 43. Der Schiffer als Vertreter des Ladungsinteressenten[1].

I. Nur ausnahmsweise kommt es gegenwärtig vor, dass ein besonderer Vertreter des Ladungsinteressenten die Reise mitmacht, es pflegt dies nur zu geschehen, wenn das Reiseziel ein uncivilisirtes Land ist, in welchem dann jener Vertreter den Verkauf der Ladung und die Anschaffung einer Rückladung zu besorgen hat. Man nennt einen solchen Vertreter supercargo[2] oder cargadeur, das deutsche Recht enthält nicht, wie einige andere selbst neuere Seerechte, besondere Bestimmungen über seine Rechtsstellung[3]; nach allgemeinen Grundsätzen übt seine Anwesenheit insofern eine Einwirkung auf die Rechtsstellung des Schiffers aus, als alle diejenigen Befugnisse, welche der letztere im alleinigen Interesse des Ladungsinteressenten auszuüben

[30] Vgl. den Fall Hans. GZ V 11 f.

[1] HGB 504—512, preuss. Entw 428—430, 1. Entw 448—455, Prot IV 1897 ff., V 2461—66, VI 2552 f. 2629—31, VIII 3815—27. 3893 ff. 4474 ff. Ueber den geltenden Rechtszustand vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S 41—45, dazu Russland 948—952, Italien 508 f. 512. Aelteres deutsches Recht: PSR III 33. 51 f., VII 4, VIII 18, Danz. Willk. I 4, 8, 2 und 5, 14, PLR II 8 § 1501 ff. — Literatur: Ehrenberg, Beschr. Haftung 45—65, Lewis, Seerecht I 147—157, Handbuch IV 96—103; Kay I 281—292, 559—567. Im übrigen vgl. die zu § 34 angeführten Schriftsteller. Sehr beachtenswerth ist auch eine Entscheidung des OAG Lübeck vom 8. Juli 1826, vgl. Cropp in Heise und Cropp, Abh. I 459—465.

[2] Vgl. oben § 2 Anm 60 und von Kaltenborn I 346—348, auch Desjardins II Nr 463.

[3] Erwähnt wird der supercargo in Art. 13 des Freundschaftsvertrags mit China vom 2. Sept. 1861, nicht dagegen in den Verträgen mit Japan und Siam, vgl. auch HGZ IX 225 ff., bes. 229.

berechtigt ist, auf den supercargo übergehen. Wie weit er ausserdem befugt ist, über die Ladung zu verfügen und den Ladungsinteressenten zu vertreten, richtet sich nach dem zwischen ihm und dem letzteren bestehenden Vertrage.

II. Seitdem die Sitte aufhörte, dass die Kaufleute ihre Waaren begleiteten, bildete sich allmählich die Auffassung, dass der Schiffer in gewissen Fällen als Vertreter des Ladungsinteressenten Rechtsgeschäfte vorzunehmen befugt sei. Diese Auffassung findet sich zwar schon anerkannt zu einer Zeit, in der noch der Schiffer selbst als Contrahent des Frachtvertrags galt[4], indessen konnten damals seine Befugnisse aus dem Vertragsverhältniss unmittelbar abgeleitet werden, erst seitdem das Princip der directen Stellvertretung anerkannt worden ist, musste eine Scheidung des zwischen Rheder und Ladungsinteressenten bestehenden Frachtvertrags von dem zwischen dem Schiffer und dem Ladungsinteressenten bestehenden Vertretungsverhältniss unzweideutig hervortreten: in dem deutschen HGB ist diese Scheidung bewusster Weise vorgenommen und das Verhältniss zwischen Schiffer und Ladungsinteressenten genau geregelt worden. Dabei ist aber die Trennung zwischen der Vertretungsbefugniss des Schiffers dritten Personen gegenüber einerseits und dem internen Verhältnisse andererseits nicht so scharf, wie in den meisten andern Fällen, ausgeprägt worden.

III. Als juristische Grundlage der Stellvertretungsbefugniss des Schiffers ist der Akt des Anvertrauens der Ladungsgüter zu bezeichnen, erst wenn ihm dieselben übergeben sind, beginnt frühestens seine Befugniss, den Ladungsinteressenten zu vertreten, eine Bodmerei auf eine Ladung, die der Schiffer erst erhalten soll, ist daher nichtig[5]. Sodann aber muss noch hinzukommen, dass sich das Schiff auf der Reise befindet; dies ist regelmässig der Fall, sobald das Schiff den Abladungshafen verlassen hat und solange es noch nicht im Bestimmungshafen angelangt ist[6], jedoch dann, wenn

[4] Sehr bemerkenswerth und auch gegenwärtig noch vollständig zutreffend ist die Charakteristik des Grotius (Inleydinge t. de HR III 1), welcher diese Haftung des Ladungsinteressenten in Parallele mit der Haftung des exercitor stellt, er sagt: „Koopluyden een schip bevracht hebbende, werden oock door den schipper verbonden, soo wanner hy buytenslandts onder schijn van nood, eenighe goederen den Coopluyden toekomende verkoopt.“

[5] So auch nach englischer Auffassung: the Jonathan Goodhue, the Bonaparte, the Lizzie.

[6] Lewis, Seer. I 148, vgl. auch HGZ I 243 und unten Anm 14. Das OAG Lübeck erachtete den Schiffer eines englischen Schiffs, das bei Cuxhaven Havarie

der Schiffer auf Grund des Frachtvertrags eine Zureise in Ballast gemacht hat, befindet sich das Schiff schon auf der Reise, sobald es die Zureise antritt, so dass in diesem Falle die Vertretungsbefugniss sofort mit der Uebernahme der Ladung beginnt[7]. Weitere Voraussetzung ist, dass es der Schiffer als solcher ist, welcher Rechtshandlungen vornimmt, seine Befugniss ist annexum seiner Schifferqualität, erlischt mit dieser und geht auf seinen Nachfolger über, sobald dieser die Disposition über die Ladung erlangt hat. Es entsteht hierbei die Frage, ob der Rheder sich selbst an die Stelle des Schiffers setzen darf, und welche Rechtsfolgen es hat, wenn er dies thut[8]. Da der Schiffer dem Ladungsinteressenten direct verpflichtet ist, wird er sich dem Rheder insoweit widersetzen dürfen, als derselbe von ihm die Vornahme von Handlungen verlangt, durch welche er, der Schiffer, dem Ladungsinteressenten ersatzpflichtig werden würde; soweit dies nicht der Fall ist, würde der Schiffer den Anweisungen des Rheders Folge zu leisten haben: was aber das Verhältniss zu dritten Personen anlangt, so würde der Rheder nur dann als Vertreter des Ladungsinteressenten zu handeln befugt sein, wenn ihm der Schiffer dies gestattet, und er würde Dritten gegenüber nie weiter berechtigt sein, als jener, und hätte dem Ladungsinteressenten gegenüber ganz dieselben Verpflichtungen zu erfüllen, wie der Schiffer[9]; würde er sie verletzen, so würde er unbeschränkt haften, der Ladungsinteressent aber würde seine Schiffsgläubigerqualität nicht einbüssen. Die Vertretungsbefugniss des Schiffers erlischt weder durch den Untergang der Ladung, noch dadurch, dass dieselbe ohne seinen Willen aus seiner Detention gelangt[10]. Doch wird in diesen beiden Fällen die Vertretungsbefugniss auf einen geringeren Umfang zusammenschrumpfen, sie wird sogar erlöschen, wenn der Ladungsinteressent selbst in der Lage ist, seine Rechte wahrnehmen zu können.

IV. Was den Umfang der Vertretungsbefugniss anlangt, so sind zwei Fälle zu unterscheiden, je nachdem der Schiffer lediglich im Interesse des Ladungsbetheiligten handelt, oder wenn er zugleich oder

erlitten hatte, nicht für befugt, im Namen der hamburger Destinatäre einen Vergleich über Bergelohn abzuschliessen, Entsch. vom 8. Juli 1826, vgl. oben Anm 1.

7 Vorausgesetzt dass Befrachter und Ablader identisch sind.

8 Wir sehen hier von dem Falle ab, wenn der Rheder den Schiffer entlässt und sich selbst zum Schiffer macht: dies ist ihm jederzeit gestattet (Art. 515), dann aber handelt er eben als Schiffer.

9 HGZ V 134. 414 ff.

10 Anerkannt ist das Recht des Schiffers, die Ladung zu reclamiren und Ansprüche aus Ansegelungen geltend zu machen, s. unten Anm 14.

allein das Interesse des Rheders im Auge hat. Wann das eine oder das andere der Fall ist, wird sich meist aus den Umständen ergeben, es ist jedoch der Dritte verpflichtet, sich in dieser Beziehung zu erkundigen, er wird im Princip nachzuweisen haben, dass die factischen Voraussetzungen vorlagen, bei deren Vorhandensein allein der Schiffer vertretungsberechtigt ist, dagegen braucht er sich um das interne Verhältniss des Schiffers zum Ladungsinteressenten bezw. zum Rheder nicht zu kümmern; ob der Schiffer sich durch die vorgenommene Rechtshandlung diesen Personen gegenüber schadensersatzpflichtig macht, ist in Bezug auf die Rechte des Dritten irrelevant[11]. Nur dann, wenn dem Dritten der böse Glaube bewiesen werden kann, braucht der Ladungsinteressent das Geschäft überhaupt nicht als in seinem Namen geschlossen gelten zu lassen. Ist es ein Creditgeschäft in dem § 36 II besprochenen Sinne, welches der Schiffer im Namen oder mit Bezug auf die Ladungsinteressenten eingegangen ist, so gelten die daselbst besprochenen Beschränkungen ebenfalls; es ist dasselbe also nur insoweit rechtsgiltig, als ein Bedürfniss objectiv vorliegt und seine Eingehung zur Befriedigung desselben objectiv nothwendig ist, auf die wirkliche Verwendung aber, auf die Zweckmässigkeit der Wahl und auf den Umstand, ob der Schiffer das nöthige Geld hatte oder nicht, kommt es hier ebensowenig an (Art. 511 und 497).

1. Der Schiffer ist Dritten gegenüber berechtigt und dem Ladungsinteressenten gegenüber verpflichtet, während der Reise im alleinigen Interesse desselben Rechtsgeschäfte vorzunehmen[12], und zwar ist diese Berechtigung bezw. Verpflichtung desselben unabhängig vom Fracht-

[11] Das englische Recht ist ungünstiger für den Dritten, derselbe muss ausserdem nachweisen, dass es für den Schiffer unmöglich war, to communicate with the owner (of the cargo) and obtain his directions (Maclachlan S 158); umgekehrt ist das französische Recht noch günstiger für den Dritten, indem seine bona fides allein genügt, insbesondere kann dem gutgläubigen Erwerber eines Bodmereibriefs die exceptio deficientis causae bodmeriae nicht entgegengesetzt werden, vgl. Desjardins II Nr 508 f., Valroger I Nr 436, auch NA f. HR I 460 f. 467 ff.

[12] Bestritten ist es, ob, wenn mehrere Ladungsinteressenten vorhanden sind, der Schiffer im ausschliesslichen Interesse des einen Rechtsgeschäfte in Bezug auf die Ladungsgüter der übrigen eingehen darf: dagegen Lewis, Seerecht I 149 f., dafür Ehrenberg, Beschr. Haftung S 85 f. Nach meiner Meinung sind solche Verfügungen an sich ungiltig, wenn aber der Dritte nicht in der Lage war zu beurtheilen, ob der Schiffer im alleinigen Interesse eines Ladungsinteressenten oder zugleich im Interesse des Rheders gehandelt hat, so halte ich das Geschäft dem Dritten gegenüber für giltig, falls es innerhalb der Grenzen der Art. 505—507 abgeschlossen worden ist, dagegen im Verhältniss zum Schiffer bezw. Rheder für unrechtmässig.

vertrage, besteht also sowohl, wenn ein Frachtvertrag nicht abgeschlossen ist, als auch wenn der Frachtvertrag nach Antritt der Reise ipso jure oder durch Ausübung des Rücktrittsrechts (Art. 632, 634 u. 636) ausser Kraft getreten ist.

a. Wird während des Bestehens des Frachtvertrags zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes die Eingehung von Rechtsgeschäften mit dritten Personen nöthig, so ist der Schiffer dazu befugt: er kann demnach die Ladung auf Kosten des Ladungsinteressenten ganz oder theilweise löschen und zur Lagerung bringen lassen, äusserstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, kann er dieselbe, und zwar nicht nur theilweise, sondern in ihrer Gesammtheit, verkaufen[13] oder behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung verbodmen. Wird die Ladung angehalten oder aufgebracht, so hat er das Recht, sie zu reclamiren, ist sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen worden, so darf er ihre Wiedererlangung gerichtlich und aussergerichtlich betreiben (Art. 504 al. 3). Ebenso wird man ihn für befugt halten müssen, dann, wenn die Ladung, insbesondere durch eine Ansegelung, beschädigt worden ist, die Ersatzforderung des Ladungsinteressenten ohne weiteres gerichtlich geltend zu machen, solange er noch nicht im Bestimmungshafen angelangt ist, die Rechtsprechung hat sogar längere Zeit geschwankt, ob nicht ein solches Recht auch nach Beendigung der Reise noch anzuerkennen sei, doch ist dies richtiger zu verneinen[14].

b. Wird der Frachtvertrag nach Antritt der Reise aufgelöst, indem entweder das Schiff durch einen Zufall verloren geht (Art. 632) oder einer der beiden Contrahenten von dem Vertrage zurücktritt (Art. 636), so gilt trotzdem der Schiffer noch weiter als legitimirt, den Ladungsinteressenten zu vertreten, obwohl in dem zweiten Falle diese Vertretungsbefugniss weniger praktisch sein wird (Art. 636 al. 2), da der Ladungsinteressent hier wohl regelmässig durch die Abforderung der Ladung dem Schiffer jene Befugniss entziehen wird. Auch in diesem Falle erlischt dieselbe, sobald die Ladung den Bestimmungshafen erreicht hat. Bevor dies geschieht, ist der Schiffer berechtigt,

[13] Vlierboom v. Chapmann, the Australian, s. oben Anm 11.

[14] Vgl. Hamb. GZ 1866 S 57 und 288, HGZ VII 171 und 173, XII 286, aber auch HGZ II 182, III 51. Abschluss von Vergleichen? X 200. Zweifellos ist die Berechtigung zum Abschlusse von Verträgen über Bergung der Ladung u. s. w. ROHG IX 369.

im Namen des Ladungsinteressenten Rechtsgeschäfte einzugehen[15]. Er kann demnach entweder die Ladung im Namen und für Rechnung des Ladungsinteressenten, nicht also des Rheders, mittels eines anderen Schiffs nach dem Bestimmungshafen befördern lassen, oder die Auflagerung oder den Verkauf derselben bewirken, und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung, behufs Beschaffung der hierzu, sowie zur Erhaltung der Ladung nöthigen Mittel, einen Theil davon verkaufen, oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zum Theil verbodmen (Art. 634 al. 1).

2. Abgesehen von den Fällen, in denen der Schiffer lediglich im Interesse des Ladungsinteressenten handelt, steht ihm in gewissen Fällen auch ein Verfügungsrecht über die Ladung zu im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung, ja selbst im alleinigen Interesse des Rheders. In dieser Hinsicht sind zwei Arten von Verfügungen zu unterscheiden:

a. Hat ein Ladungsinteressent sich in Bezug auf die Ladung ein Verschulden zu Schulden kommen lassen, wodurch die Interessen

[15] Es ist nicht unnöthig, die historische Entwicklung der Behandlung dieses Falles sich vor Augen zu halten. Solange die Ladungsinteressenten mit auf dem Schiffe anwesend waren, konnte von einer Pflicht des Schiffers, nach Untergang des Schiffs für das weitere Schicksal der Ladung zu sorgen, nicht die Rede sein, vielmehr stand ihm entweder ein Wahlrecht zu zwischen seinem Anspruch auf Distanzfracht und dem Weitertransport auf eigene Rechnung — so namentlich Oleron 4 und Tortosa 33 (Z f. HR XXIX 420 Anm 12) — oder er durfte gar volle Fracht verlangen — so namentlich Ordinancie 1 (vgl. Z f. HR XXVII 408 f. 415). Als dann die Kaufleute die Reisen nicht mehr mitmachten, verwandelte sich das Recht des Schiffers zur Weiterverschiffung für eigene Rechnung namentlich in den romanischen Gebieten in eine Pflicht desselben: am deutlichsten Ord. Phil. II. von 1563 IV 3 (zal die schipper moghen ende ghehouden syn), ferner Ord. de la mar. III 3, 11 (s. aber Valin I 673), Frankreich 296, Spanien 777 f., Portugal 1522, Niederlande 478 (schon rotterd Ass.-O von 1721, 148 f.) —, während die meisten germanischen Seerechte ihn für Rechnung des Ladungsinteressenten zu handeln verpflichten: PLR II 8 § 1703—1705, Norwegen 59, Schweden 114, Finland 103, sehr eigenthümlich Russland 906 und 986. Diese Auffassung liegt wohl auch denjenigen Seerechten zu Grunde, die sich begnügen das Erlöschen des Frachtvertrags zu constatiren (Dänemark 1561, 52, 1683 IV 3, 21, Schweden 1667 II 12), die ältere Auffassung vertritt PSR III 52, V 31, während die hamburger Stat. von 1603 II 14, 3 (anders Stat. von 1497 P 6) die romanische Auffassung adoptirt haben. Die Ansichten der englischen Juristen sind getheilt, vgl. hierüber Feldmann im NA f. HR III 184—224 und Ehrenberg, Beschr. Haftung S 55 f. (nicht ganz genau). In Frankreich neigt man sich in neuerer Zeit der deutschen Auffassung zu, vgl. Desjardins III Nr 795, bes. S 524 f., Valroger II Nr 829 f., welche in Italien die gesetzliche ist, Art. 562 (= 1865, 403). Von Einfluss auf die Entscheidung wird die Beibehaltung oder Abschaffung des Instituts der Distanzfracht sein.

des Rheders oder der übrigen Ladungsinteressenten Eintrag erleiden können, so steht dem Schiffer ein sehr weit gehendes Dispositionsrecht über die Ladung zu, welches bis zur Vernichtung derselben gehen kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Ladungsinteressent die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegscontrebande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, oder wenn er bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze übertritt. In solchen Fällen ist der Schiffer befugt, wenn die Güter das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, dieselben ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen (Art. 564 al. 1 und 4)[16]. Sind dergleichen Güter ohne Wissen des Schiffers an Bord gebracht, so kann er sie ohne weiteres ans Land setzen, und wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nöthigenfalls über Bord werfen (Art. 565). Es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Person, welche solche Güter an Bord gebracht hat, der Schiffsbesatzung angehört oder nicht (SeemO § 75 = HGB Art. 534)[17].

b. Aehnliche Befugnisse hat der Schiffer in den Fällen der havarie-grosse (Art. 708 unter 1). In denselben kann er indessen über die Ladung nur verfügen, wenn und insoweit es zum Zwecke der Fortsetzung der Reise nothwendig ist, und die gleichen Befugnisse sind ihm auch unter den gleichen Voraussetzungen eingeräumt im alleinigen Interesse des Rheders (Art. 507). Diese Befugnisse sind daher auch im Verhältnisse zu Dritten nicht so weitgehend wie diejenigen, welche dem Schiffer im alleinigen Interesse des Ladungsinteressenten zustehen: während er im letzteren Falle die Ladung allein verbodmen darf, kann er dies in den hier zu besprechenden Fällen nicht thun, sondern muss Schiff und Fracht mit verbodmen, und ist demzufolge, wenn das Schiff sich im Heimatshafen befindet, überhaupt nicht in der Lage, die Ladung verbodmen zu können (Art. 508 f., 681 unter 1); während ferner der Schiffer im alleinigen Interesse des Ladungsinteressenten die gesammte Ladung verkaufen darf, würde ein solcher Verkauf in unseren Fällen auch dem Dritten gegenüber ungiltig sein, da dadurch die Fortsetzung der Reise überflüssig werden würde: es kann daher der Schiffer nur Ladungstheile verkaufen,

[16] In diesen Fällen wird der Schiffer zwar regelmässig nicht als Vertreter des Ladungsinteressenten contrahiren, also nicht in rechtliche Beziehungen zu dritten Personen treten, allein an sich zulässig ist dies dennoch, und daher sind diese Fälle schon hier zu besprechen, vgl. § 42 IV. Dass in allen Fällen der havarie-grosse ein ähnliches Dispositionsrecht besteht, gehört nicht hierher.

[17] Vgl. auch StGB § 297.

bezw. sie im Interesse des Rheders und der übrigen Ladungsinteressenten verwenden (Art. 507).

3. Soweit der Schiffer vertretungsberechtigt ist, ist er auch zur activen Prozessführung legitimirt, dagegen geht seine Vertretungsbefugniss zur passiven Prozessführung weiter, indem er auch nach der Ankunft im Bestimmungshafen zu derselben so lange legitimirt ist, als er die Ladungsgüter noch nicht an den Empfänger ausgeliefert hat, und zwar ist er nicht nur berechtigt, die Rolle des Beklagten zu übernehmen, sondern sogar dazu verpflichtet (Art. 697 al. 2, 753 al. 2)[18].

V. Hat der Schiffer als gesetzlicher Vertreter des Ladungsinteressenten ein Rechtsgeschäft innerhalb seiner Befugnisse abgeschlossen, so wird durch dasselbe der Ladungsinteressent dem Dritten gegenüber unmittelbar berechtigt und verpflichtet, während zwischen dem Schiffer und dem Dritten contractliche Rechte und Verbindlichkeiten nicht entstehen. Es kann daher der Ladungsinteressent ohne weiteres seine Rechte, z. B. aus dem vom Schiffer abgeschlossenen Frachtvertrage (Art. 634), gegen den neuen Verfrachter geltend machen, nur muss er nachweisen können, dass er der legitimirte Ladungsinteressent ist, in dessen Namen der Schiffer contrahirt hat. Dies geschieht durch Production des Connossements über die erste Verladung, durch welche er legitimirt erscheint: würde der Schiffer das neu ausgestellte Connossement auf den Namen eines Anderen als Ladungsempfänger ausgestellt haben, so würde soweit das Rechtsgeschäft ungiltig sein[19]. Wer als Ladungsinteressent verpflichtet wird, ist regelmässig gleichgiltig[20], da stets nur eine Ladungsschuld entsteht und der Schiffer vor der Auslieferung als Vertreter zu verklagen ist. Soweit eine Auslieferung erfolgt ist und soweit Jemand Rechte als legitimirter Ladungsinteressent geltend macht, ergiebt sich die Person des Verpflichteten von selbst. Ebenso dann, wenn der Schiffer als Bevollmächtigter des Ladungsinteressenten denselben unbeschränkt verpflichtet hat (Art. 506), s. § 31 II 2. Würde der Schiffer nicht als Vertreter, sondern in eigenem Namen, aber im Interesse des Ladungsinteressenten contrahiren, so würden auch hier die oben § 37 II besprochenen Rechtswirkungen eintreten[21], insbesondere würde der

[18] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S 112 ff.

[19] Es kämen dann dem Schiffer gegenüber die Grundsätze vom falsus procurator zur Anwendung.

[20] Gleichgiltig ist namentlich, ob der Schiffer zugleich Ladungsinteressent ist: die gegentheilige Ansicht, die hier noch absurder ist, vertritt Lewis, Handbuch IV 102 f., s. oben § 37 Anm 5.

[21] Vgl. ROHG XXV 10.

Schiffer auch hier niemals mehr Rechte erwerben können, als der Dritte, mit dem er als Vertreter hätte contrahiren können, sollte er auch sich selbst an die Stelle desselben gesetzt haben[22]. Der Schiffer selbst haftet dem Dritten nur, wenn er eine Gewährleistung übernommen hat; hat er dagegen seine Befugnisse überschritten, so kommt nicht die Specialbestimmung des Art. 502 al. 2, sondern es kommen die allgemeinen Grundsätze zur Anwendung. Es hat sich daher der Dritte die Einrede gefallen zu lassen, dass er den Umfang der Vertretungsbefugniss, welcher ja gesetzlich feststehe, habe kennen müssen, und wenn er sich trotzdem mit ihm eingelassen, sich die Folgen selbst zuzuschreiben habe. Hat übrigens eine Ueberschreitung der Vertretungsbefugniss des Schiffers stattgefunden, so kann der Dritte doch insoweit gegen den Ladungsinteressenten vorgehen, als eine Ueberschreitung nicht vorliegt: würde daher der Schiffer persönliche Haftung des Ladungsinteressenten versprochen haben, so würde der Dritte doch die Rechte eines Ladungsgläubigers in den geeigneten Fällen geltend machen können, s. oben § 37 III 2 a.

VI. Es entsteht endlich die Frage, ob der Ladungsinteressent berechtigt ist, die gesetzliche Vertretungsbefugniss des Schiffers mit Wirkung gegen dritte Personen zu beschränken. Hierbei ist soviel klar und unbestritten, dass solche Beschränkungen irrelevant sind, soweit der Schiffer nicht im ausschliesslichen Interesse des Ladungsinteressenten Rechtsgeschäfte abschliesst[23]. Soweit aber das letztere der Fall ist, liegt kein Grund vor, einer solchen Beschränkung jede Rechtswirkung zu entziehen, ausgenommen soweit die Vertretung durch den Schiffer obligatorisch ist, wie bei der passiven Prozessvertretung. Damit übrigens eine solche Beschränkung dem Dritten gegenüber von Bedeutung wird, hat der Ladungsinteressent auch hier nachzuweisen, dass sie jenem bei Abschluss des Geschäfts bekannt war oder bekannt hätte sein müssen. Es gelten die oben § 37 IV dargelegten Grundsätze. Als Ladungsinteressent kommt hier in Betracht jeder legitimirte Connossementsinhaber, auch der Absender, der das Verfolgungsrecht geltend macht: soweit ein solcher die Einschränkung der Befugnisse des Schiffers dem Dritten kund gemacht hat, braucht er das trotzdem eingegangene Geschäft sich gegenüber nicht gelten zu lassen,

[22] Ehrenberg S 48 f. Anm 19 will die analoge Anwendung von Art. 501 ausschliessen. Dieser Artikel enthält aber keine Singularität, denn setzt sich der Schiffer selbst an Stelle eines Dritten, so contrahirt er suo nomine mit sich selbst als Vertreter des Ladungsinteressenten (Art. 506), vgl. oben § 33 Anm 9.

[23] In solchen Fällen kann sich der Ladungsinteressent nur dadurch helfen, dass er eine definitive Trennung von Schiff und Ladung herbeiführt, vgl. Art. 640.

ebensowenig diejenigen, welche ihre Rechte von ihm ableiten. Würde sich aber herausstellen, dass er gar nicht der berechtigte Ladungsinteressent war, dass also eine Person, die ihre Rechte nicht von ihm herleitet, die Auslieferung der Ladung verlangen kann, so würde die Beschränkung der Befugnisse rechtliche Folgen nicht gehabt haben, sollte auch nachgewiesen werden können, dass er in dem Zeitpunkte, in dem er die Beschränkung vornahm, wirklich zum Empfange allein legitimirt war. Bei der Anwendung dieser Grundsätze auf den einzelnen Fall wird es ganz besonders darauf ankommen, die Beobachtung von Treu und Glauben im Handelsverkehr in Berücksichtigung zu bringen.

§ 44. Stellung des Schiffers als Vertreter gegenüber dem Ladungsinteressenten selbst.

Grundlage des Rechtsverhältnisses, in welchem der Schiffer als Vertreter des Ladungsinteressenten zu diesem selbst steht, ist ein Quasimandat d. h. es sind die Mandatsgrundsätze anzuwenden, obwohl ein Mandatsvertrag zwischen den Contrahenten nicht vorliegt, sondern diese Rechtsstellung unmittelbar ex lege erwächst. Es ist demzufolge der Schiffer nicht blos berechtigt, im Interesse des Ladungsinteressenten zu handeln, sondern er ist dazu auch verpflichtet und er ist ferner verpflichtet unter den vielen Maassregeln, zu deren Vornahme er Dritten gegenüber gesetzlich berechtigt ist, diejenige auszuwählen, welche für seinen Mandanten die vortheilhafteste ist, soweit nicht die Rücksicht auf die Interessen des Rheders und der übrigen Ladungsinteressenten ihn zu Abweichungen von dieser Regel nöthigt[1]. Bei der Beantwortung der Frage, wie der Schiffer zu handeln hat, um dem Ladungsinteressenten gegenüber ausser Verantwortung zu bleiben, sind drei Fälle zu unterscheiden, je nachdem er lediglich im Interesse der Ladung, oder im Interesse von Schiff und Ladung, oder im alleinigen Interesse des Schiffs d. h. des Rheders thätig geworden ist.

1. Im Interesse des Ladungsinteressenten hat der Schiffer während der Reise für das Beste der Ladung Sorge zu tragen. Diese Verpflichtung ist nicht zu verwechseln mit derjenigen, welche dem Schiffer

[1] Ebenso Lewis, Handbuch IV 97 Anm 5, dagegen Ehrenberg, Beschr. Haftung S 47, bes. Anm 5, der die Grundsätze der negotiorum gestio unter Umständen angewendet wissen will, und zu unhaltbaren Consequenzen gelangt: der Ladungsinteressent soll auf die Entschliessungen des Schiffers „ohne allen Einfluss“ sein; jedenfalls ist dies falsch für die Fälle des Art. 504.

als Vertreter des Rheders aus dem receptum obliegt: sie unterscheidet sich von der letzteren dadurch, dass sie erst mit Antritt der Reise beginnt, und dadurch, dass es sich bei ihr nicht blos um Abwendung von Verlusten und Beschädigungen, welche von aussen drohen, sondern auch um die Entfaltung positiver Thätigkeit handeln kann. Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maassregeln nöthig, so haftet für die Zweckmässigkeit derselben der Schiffer nicht mit der strengen Haftung aus dem receptum; vielmehr hat er insoweit nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers einzustehen; könnte er also beweisen, dass trotz Anwendung derselben ihm die Vornahme einer solchen Maassregel nicht möglich gewesen wäre, etwa weil es ihm nicht gelang, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, so wäre er, und folgeweise auch der Rheder, ausser Verantwortung. Auch hier ist zu unterscheiden, ob der Schiffer thätig wird, während der Frachtvertrag besteht oder nachdem derselbe aufgelöst ist.

a. Im ersteren Falle hat er, sobald Ereignisse eintreten, die ihm die Nothwendigkeit auflegen, als Vertreter des Ladungsinteressenten besondere Handlungen vorzunehmen, die Anweisungen desselben, wenn thunlich, einzuholen und, insoweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt thunlichst dafür zu sorgen, dass der Ladungsbetheiligte von solchen Vorfällen und den dadurch veranlassten Maassregeln schleunigst in Kenntniss gesetzt wird (Art. 504 al. 2). Als denjenigen, an den er sich zu wenden hat, hat er den im Connossement genannten Ladungsempfänger, und nur wenn darin der Ablader als solcher bezeichnet ist, diesen zu betrachten[2]. Sind mehrere Ladungsinteressenten vorhanden, so würde er sich, soweit thunlich, an jeden einzelnen derselben zu wenden haben und brauchte die Anweisungen des einzelnen nur soweit zu befolgen, als dessen Ladungstheile in Frage stehen. Würden dagegen in Bezug auf dieselbe Ladung bezw. dieselben Ladungstheile sich mehrere angebliche Ladungsinteressenten melden und widersprechende Anweisungen ertheilen wollen, so würde der Schiffer nach eigenem Ermessen zu handeln berechtigt sein, es müsste sich denn ohne weiteres ergeben, wer der wirklich berechtigte Ladungsinteressent ist. Befolgt der Schiffer die Anweisungen des Ladungsinteressenten, so bleibt er im allgemeinen ausser Verantwor-

[2] Dagegen kommt die Person des Abladers in Betracht, wenn es sich darum handelt zu beurtheilen, ob die Maassregeln des Schiffers schuldhafte waren oder nicht: regelmässig wird der Schiffer ausser Verantwortung sein, wenn er den Rathschlägen des Abladers in Bezug auf die Conservirung oder den Verkauf u. s. w. der Ladung Folge geleistet hat, vgl. Seebohm S 260 ff.

tung, ausser es könnte der erstere nachweisen, dass ihn der Schiffer über die Sachlage nicht genügend informirt habe; andererseits ist auch der Schiffer nicht unbedingt verpflichtet, jene Anweisungen zu befolgen: kann er aus der Antwort ersehen, dass jenem die Situation nicht völlig klar geworden ist, so ist er berechtigt, von denselben abzuweichen. Bei der Beurtheilung des einzelnen Falles wird man darauf zu sehen haben, was Treu und Glauben erfordert, was also redlich denkende Leute in gleicher Geschäftslage gethan haben würden[3]. Die einzelnen Maassregeln, welche der Schiffer ergreifen darf, sind, soweit sie Dritten gegenüber Rechtswirkungen haben, bereits oben § 43 IV 1 a besprochen worden, hier ist noch hinzuzufügen, dass ausserordentliche Begebenheiten eintreten können, welche dem Schiffer die ihm obliegende Erfüllung des Frachtvertrags in gewöhnlicher Weise unmöglich machen können. Viele Seerechte[4] schreiben in solchen Fällen, bei denen es sich namentlich auch um Hindernisse staats- und völkerrechtlicher Natur handelt, dem Schiffer eine bestimmte Art und Weise des Handelns vor, das HGB dagegen hat es dem Schiffer überlassen, die richtige Maassregel zu wählen, da die Verhältnisse sehr verschiedener Art sein können. Wird daher die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist er befugt, dieselbe entweder in einer anderen Richtung fortzusetzen oder sie auf kürzere oder längere Zeit einzustellen, oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den

[3] Es würde verkehrt sein, wenn man auch in solchen Ausnahmefällen auf die formelle Seite der Connossementsausstellung ausschliessliches Gewicht legen wollte.

[4] PSR V 29, PLR II 8 § 1686—1690, Frankreich 279, Spanien 773 u. 780, Portugal 1382 u. 1392, Italien 553 (1865: 387), Niederlande 364 f. 370. Dem niederländischen Recht entsprachen Art. 425—427 des preuss. Entw, welche indessen gestrichen wurden. Da sie als allgemeine Regel immer noch Bedeutung beanspruchen können, mögen sie hier mitgetheilt werden. 425: Wenn der Schiffer nach angetretener Reise erfährt, dass die Flagge oder die Ladung unfrei geworden ist, so muss er in den nächsten preussischen oder neutralen Hafen einlaufen, dem Rheder und dem Ablader Nachricht geben und liegen bleiben, bis das Hinderniss aufgehört hat oder er mit Convoy abgehen kann, oder er bestimmte Anweisungen zur Abfahrt erhalten hat. Ist nur ein Theil der Ladung unfrei geworden, so hat er denselben im nächsten preussischen oder neutralen Hafen zu löschen, den Ablader zu benachrichtigen und dann seine Reise fortzusetzen. 426: Bei einer ungerechten Aufbringung oder Anhaltung des Schiffs muss er dasselbe nebst Ladung reclamiren, dem Rheder und Ablader Nachricht geben und inzwischen die zur Erhaltung von Schiff und Ladung nöthigen Maassregeln treffen. 427: Wenn der Hafen, wohin das Schiff bestimmt ist, blokirt wird, so muss der Schiffer nach dem nächsten freien Hafen fahren, den Rheder und den Ablader benachrichtigen und die Aufhebung des Hindernisses oder weitere Anweisungen abwarten.

möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen der Ladungsinteressenten entspricht (Art. 505).

b. Wird der Frachtvertrag aufgelöst, bevor das Schiff den Bestimmungshafen erreicht hat (§ 43 IV 1 b), so ist der Schiffer, solange die Ladungsinteressenten sich nicht selbst der Ladung annehmen, verpflichtet, für das Beste derselben zu sorgen. Zu diesem Zwecke ist er berechtigt[5], die oben angeführten Rechtsgeschäfte einzugehen; entsprechen sie den Umständen, so muss der Ladungsinteressent sie auch im Verhältniss zum Schiffer gelten lassen, in dringenden Fällen selbst wenn sie ohne vorherige Anfrage vorgenommen wurden (Art. 634 al. 1). Bei der Erfüllung dieser Verpflichtung darf der Schiffer die ihm obliegende Sorgfalt als Vertreter des Rheders nicht ausser Acht lassen, d. h. so weit die eine mit der anderen in Widerspruch steht, ist der Schiffer auch dem Ladungsinteressenten gegenüber ausser Verantwortung, wenn er zunächst das Interesse des Rheders wahrgenommen hat. Der Schiffer ist daher nicht verpflichtet, die Ladung auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Schiffer zu übergeben, bevor die Distanzfracht nebst den sonstigen Forderungen des Rheders und die auf der Ladung haftenden Beiträge zur grossen Haverei, Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind (Art. 634 al. 2). Würde daher der Schiffer zur Deckung dieser Kosten eine Verbodmung der Ladung zu hohen Procenten aufgenommen haben, so würde der Ladungsinteressent nicht einwenden können, er hätte dieselbe dadurch vermeiden können, dass er die Geltendmachung der Forderungen des Rheders bis zum Bestimmungshafen verschoben hätte. Ob und inwieweit der Schiffer dem Rheder gegenüber ein Verschulden begehen würde, wenn er — wozu er, wie gesagt, dem Ladungsinteressenten gegenüber nicht verpflichtet ist — die Ladung vor Deckung der Ansprüche des Rheders ausliefern würde, ist nach allgemeinen Grundsätzen zu beurtheilen. Es könnte zweifelhaft sein, ob auch nach Auflösung des Frachtvertrags der Schiffer als solcher d. h. als Angestellter des Rheders diese Verpflichtungen zu erfüllen hat, oder ob nicht — insbesondere nach dem Untergange des Schiffs — lediglich ein persönliches Verhältniss zwischen der Person, welche Schiffer ist oder war, und dem Ladungsinteressenten bestehen bleibt. Obwohl nun ein eigentliches Dienstverhältniss zwischen dem letzteren und dem Rheder nicht mehr vorhanden ist, haftet der Rheder dem Ladungsinteressenten auch für die Erfüllung der dem Schiffer

[5] Der Berechtigung entspricht nicht immer auch eine Verpflichtung dazu, z. B. zur Anstellung eines Reclameprozesses, HGZ VII 349.

nach der Auflösung des Frachtvertrags obliegenden Pflichten mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht (Art. 634 al. 3). Daraus geht hervor einmal, dass der Rheder immer noch dem Schiffer diese Vertretungsbefugniss entziehen kann, dadurch, dass er eine andere Person, z. B. sich selbst, an seine Stelle setzt[6], und sodann, dass der Rheder die Gegenleistung für die vom Schiffer im Interesse der Ladung gebrachten Opfer an Geld, Zeit und Mühwaltungen fordern kann (vgl. Art. 290); andererseits kann der Schiffer auch für die Zeit, während welcher er für die Ladung allein noch thätig war, den Fortbezug der Heuer und die Erstattung der Kosten des Unterhalts fordern (Art. 526). Das Aequivalent, welches der Ladungsinteressent zu leisten hat, wird bei der Feststellung der Distanzfracht zu berücksichtigen sein, jedenfalls hat es die rechtliche Natur der Distanzfracht, sollte auch der Anspruch auf Leistung desselben abgesondert geltend gemacht werden[7].

2. Im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung hat der Schiffer zu handeln, wenn ein Fall der grossen Haverei vorliegt — wann dies der Fall ist, darüber in Buch III —, und er darf dann handeln innerhalb der § 43 IV 2 besprochenen Grenzen. Er hat in diesem Falle diejenige Maassregel zu ergreifen, welche für die Betheiligten mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist (Art. 508), verletzt er schuldhafter Weise diese Verpflichtung, so hat der Ladungsinteressent, dessen Interessen durch die betreffende Handlung beeinträchtigt wurden, das Recht, vom Schiffer Schadensersatz zu verlangen, und daneben das Recht, die havarie-grosse-Beiträge zu fordern (Art. 704), und es haben alle sonstigen Betheiligten ein Recht auf Entschädigung gegen den Schiffer. In keinem Falle kann aber vom Schiffer mehr verlangt werden, als die Differenz zwischen dem Betrage, welcher infolge der schuldhaften Maassregel aufgelaufen ist, und demjenigen, welcher bei Vornahme der richtigen sich ergeben hätte[8], auch kommt nicht in Betracht die Verletzung von besonderen Interessen eines Ladungsinteressenten, welche dem Schiffer nicht bekannt waren[9].

[6] And. Ansicht ROHG XV 66 f.

[7] Also Ladungsschuld und von Anfang an beschränkt persönliche Haftung des Ladungsinteressenten (Art. 632 al. 2).

[8] Die Kosten im Nothhafen, die zu decken sind, betragen 10 000 Mark, der Schiffer kann Ladungstheile, die im Bestimmungshafen 12 000 Mark werth sein würden, für 10 000 Mark im Nothhafen verkaufen, statt dessen nimmt er eine Bodmerei zu 50 % auf, die Differenz von 3000 Mark ist der Schaden, für den er verantwortlich ist, wenn ihm ein Verschulden zur Last fällt.

[9] Der Ladungsinteressent hat besonders günstige Lieferungsverträge abgeschlossen oder dergl.

3. Wir haben gesehen, dass der Schiffer Dritten gegenüber berechtigt ist, auch im alleinigen Interesse des Rheders für die Ladungsinteressenten verbindliche Rechtsgeschäfte vorzunehmen. Den Ladungsinteressenten gegenüber ist er zu solchen Verfügungen indessen nur befugt, wenn er dem Bedürfniss auf anderem Wege nicht abhelfen kann, oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnissmässigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde (Art. 509 al. 1); für einen der wichtigsten Fälle, wenn es sich um die Wahl zwischen Verkauf oder Verbodmung handelt, ist dem Schiffer noch besonders vorgeschrieben, im Zweifel, d. h. wenn dem Rheder dadurch nicht ein unverhältnissmässiger Schaden entsteht, die letztere zu wählen (Art. 509 al. 3). Hat der Schiffer innerhalb seiner Vertretungsbefugniss im alleinigen Interesse des Rheders in Bezug auf die Ladung contrahirt, so entsteht nicht nur ein Rechtsgeschäft zwischen dem Ladungsinteressenten und dem Dritten, sondern zugleich ein solches zwischen dem Ladungsinteressenten und dem Rheder, welches der Schiffer als Vertreter sowohl des einen als des anderen eingegangen ist. Dieses letztere Geschäft ist ein Creditgeschäft im Sinne des Art. 497, es kommt daher dem Rheder gegenüber gar nicht darauf an, ob der Schiffer das Geld in den Nutzen desselben wirklich verwendet, ob seine Wahl zweckmässig war, ob ihm das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden hatte (Art. 497 al. 2), dies sind interne Beziehungen zwischen Schiffer und Rheder, sie gehen das Rechtsverhältniss zwischen Rheder und Ladungsinteressenten nichts an. Als Moment, in welchem der Rheder dem letzteren aus dem Creditgeschäft verhaftet wird, ist daher der Moment zu betrachten, in welchem das Rechtsgeschäft mit dem Dritten zur Existenz kommt; verwendet der Schiffer Ladungstheile unmittelbar im Interesse des Rheders, also ohne dass Rechtsbeziehungen zu dritten Personen entstehen, so entsteht ebenfalls ein Creditgeschäft zwischen den beiden Personen, aber erst durch den Akt der Verwendung[10] (Art. 510). Die Rechtsfolgen, die ein solches Creditgeschäft nach sich zieht, sind theils die gleichen, theils verschiedene, je nachdem dem Schiffer dem Ladungsinteressenten gegenüber ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. Hat eine

[10] Eine Verwendung von Ladungstheilen kann sein a. eine völlig unrechtmässige, b. eine rechtmässige (zum Zweck der Fortsetzung der Reise § 43 IV 2 b), und diese letztere kann gegenüber dem Ladungsinteressenten weiter sein α. eine schuldhafte (der Schiffer konnte bessere Maassregeln treffen) oder β. eine correcte. In allen drei Fällen haftet der Rheder beschränkt, in den Fällen unter a und b α auf das gesammte Interesse, in dem Falle unter b β auf den Sachwerth, in den Fällen unter b haften die Ladungsinteressenten einander s u b s i d i ä r.

Verbodmung stattgefunden, so hat der Rheder in beiden Fällen dafür zu sorgen, dass die Güter bei der Ankunft im Bestimmungshafen von der Bodmereischuld befreit werden, und haftet für jeden Schaden, der aus der Unterlassung dieser Befreiung entsteht. Soweit es sich aber um den Ersatz verkaufter oder verwendeter Ladungstheile handelt, findet ein Unterschied statt. War der Schiffer auch dem Ladungsinteressenten gegenüber dazu berechtigt, so trifft den Rheder nur die quantitativ geringere Haftung aus dem receptum (Art. 613 al. 1), und nur dann, wenn der Reinerlös beim Verkauf ein grösserer war, als der Ersatzpreis, hat er den höheren Preis, also den Reinerlös zu ersetzen (Art. 613 al. 2), dagegen haftet er, wenn den Schiffer ein Verschulden trifft, für das gesammte Interesse. Dass im letzteren Falle auch der Schiffer persönlich haftet, dass der Rheder regelmässig nur mit Schiff und Fracht und nur im Falle des Art. 479 al. 3 auch unbeschränkt haftet, ergiebt sich aus allgemeinen seerechtlichen Grundsätzen. Dagegen besteht insofern eine Eigenthümlichkeit, als der einzelne Ladungsinteressent, der durch ein solches für Rechnung des Rheders eingegangenes Rechtsgeschäft oder durch eine derartige Verwendung zum Nutzen des Rheders geschädigt worden ist, soweit, als er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann, also subsidiär, Ansprüche gegen die übrigen Ladungsinteressenten geltend machen kann, deren Umfang nach den Grundsätzen der grossen Haverei zu beurtheilen ist (Art. 734 al. 1)[11]. Es ist also dabei gleichgiltig, ob der Rheder zugleich unbeschränkt haftet, vielmehr entsteht der Anspruch, sobald nur das Seevermögen[12] des Rheders zur Deckung des Verlustes des Ladungsinteressenten unzulänglich wird. Voraussetzung ist ferner, dass der Schiffer verfügungsberechtigt war im Sinne des § 43 IV 2 b, während ein Verschulden desselben gegenüber dem geschädigten Ladungsinteressenten[13] nur erweiterte Ansprüche gegen den Rheder schafft, die Ansprüche gegen die übrigen Ladungsinteressenten dagegen unberührt lässt[14].

[11] Aehnlich Frankreich 298 Satz 4 (Ges vom 14. Juni 1841), dazu Desjardins III Nr 855, Valroger II Nr 850; Italien 575 al. 5, Belgien 93 al. 3.

[12] Haftet der Rheder unbeschränkt, so kann der in in Anspruch genommene Ladungsinteressent gegen ihn seinen Regress nehmen. Ungenau Ehrenberg, Beschr. Haftung S 81 unten.

[13] Auch bei der Verwendung ist die Frage so zu stellen, s. Anm 10. Die internen Beziehungen will hier beachtet wissen Ehrenberg a. O. S 82.

[14] Der Anspruch gegen die übrigen Ladungsinteressenten wird existent, sobald das Seevermögen des Rheders zum Ersatze der rei aestimatio (im Sinne von Art. 613) unzulänglich wird, der Ersatz des gesammten Interesse ist hierbei irrelevant.

§ 45. Sonstige Vertreter des Ladungsinteressenten.

I. Ausser den soeben dargestellten Besonderheiten haben sich in Bezug auf die Vertretung des Ladungsinteressenten auf dem Gebiete des gemeinen deutschen Seerechts specielle Rechtssätze nicht herausgebildet, dagegen ist dies particularrechtlich der Fall hinsichtlich gewisser Stellvertreter des Ladungsempfängers. Abgesehen von diesen unten zu besprechenden Fällen kommen demnach die gewöhnlichen Grundsätze zur Anwendung: nach ihnen ist zu entscheiden, ob Jemand eine Vertretungsbefugniss hatte und wie weit sie reichte, ob er als Vertreter einer anderen Person oder in eigenem Namen aufgetreten ist[1] u. s. w.

II. Besonderheiten gelten in Hamburg und Bremen in Bezug auf diejenigen Vertreter des Ladungsinteressenten, welche die Löschung[2] der Ladung bewerkstelligen sollen, mit welcher ja die Vornahme gewisser Rechtsakte verknüpft ist. Voraussetzung der Anwendbarkeit der zu besprechenden Bestimmungen ist, dass die betreffenden Personen als Vertreter des Ladungsempfängers erscheinen, nicht als die Vertreter des Rheders.

1. In Hamburg[3] gelten, soweit es sich um Ladungsgüter handelt, die in Schuten oder sonst zu Wasser gelöscht werden, bezüglich des Verhältnisses der vom Ladungsempfänger[4] angenommenen Leichterschiffer und Everführer zu diesem selbst sowohl wie zu dem Schiffer noch jetzt die §§ 8, 11—13 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786[5], und zwar selbst soweit sie Abweichungen vom HGB enthalten (hamb. EG zum HGB § 50, nordd. Ges vom 5. Juni 1869 § 4). Im einzelnen gelten hiernach folgende Grundsätze:

a. Vertretungsbefugniss des Leichterschiffers und Everführers. Dieselbe geht dahin, dass sie berechtigt sind vom

[1] Von grösster Wichtigkeit ist diese Frage, wenn auf Grund eines mit Blancoindossament versehenen Connossements die Empfangnahme erfolgt: hier wird der Empfänger im Zweifel selbst Ladungsinteressent, nicht Vertreter eines solchen, vgl. HGZ II 209, VII 181, X 101.

[2] Ueber die Stellung des Everführers, der die Beladung besorgt, vgl. HGZ V 230, auch Nizze S 330.

[3] Vgl. Pöhls I 570; Kierulff II 596 ff.

[4] Vgl. Ullrich Nr 232; Seebohm Nr 169 (bes. S 497 f.), auch Hamb. GZ 1863 S 405.

[5] Dieselben Grundsätze enthielt schon die V vom 5. Dec. 1766, die V von 1786 fügte nur einige öffentlich-rechtliche Vorschriften über die Stellung der Leichterschiffer und Everführer hinzu.

Schiffer die Ausantwortung der Ladung zu erhalten und demselben darüber zu quittiren (§ 8), wodurch dann die Verbindlichkeit des Rheders für Beschädigung und theilweisen Verlust cessirt (§ 11 u. 12). Die Quittirung ist dem Ladungsempfänger nur soweit präjudicirlich, als es sich um Verlust und Beschädigung handelt, nicht dagegen, wenn er nachweisen kann, dass aliud pro alio übernommen worden ist, dass insbesondere die betreffenden Ladungsstücke nicht die Connossementsmarken tragen[6]: jene Personen sind demnach nur berechtigt, auf Grund des Connossements zu empfangen[7].

b. Verhältniss des Leichterschiffers und Everführers zum Ladungsempfänger. Dieses Verhältniss setzt sich zusammen aus einem Mandatsverhältnisse, dem Auftrage dem Schiffer gegenüber gewisse Rechtsakte vorzunehmen, und einem Transportverhältnisse, auf welches die seerechtlichen Grundsätze des Frachtvertrags eingewirkt haben. Namentlich trifft die strenge Haftung aus dem receptum sowohl den Leichterschiffer als den Everführer, sie haben die Ladungsgüter, über welche sie quittirt haben, gut und wohl conditionirt abzuliefern und in Ermangelung dessen für alles, was daran fehlt, zu haften (§ 11 u. 12). Sind die Güter nicht wohl conditionirt, sondern dem äusserlichen Ansehen nach beschädigt, so ist der Leichterschiffer dem Ladungsempfänger gegenüber verpflichtet, sie überhaupt nicht in Empfang zu nehmen, geschweige denn darüber zu quittiren: nur wenn die Nothwendigkeit es erfordert, sie zu löschen, darf er dies thun, natürlich ohne dem Schiffer rein zu quittiren, und es soll in diesem Falle der Schiffer ihm einen oder zwei Matrosen mitgeben, auch bleibt der Rheder sodann bis zur Ablieferung vom Bord des Leichters verantwortlich (§ 12), es müsste denn der Schaden nachweislich durch den Leichterschiffer verursacht worden sein. Der Everführer dagegen ist auch dem Ladungsempfänger gegenüber berechtigt, Güter, die dem äusserlichen Anschein nach nicht wohl conditionirt sind, zu übernehmen, falls er solches in seiner Quittung specifice bemerkt (§ 12 Satz 2); er ist dann aber verpflichtet, dies dem Ladungsempfänger sogleich anzuzeigen (§ 12 Satz 4)[8]. Sobald die Güter an des Ladungsempfängers Comptoir-Bediente, Quartiers- oder Arbeits-

[6] Seebohm Nr 139.

[7] Ueber einen Fall, in welchem der Schiffer dem Everführer irrthümlicherweise zu viel übergeben, vgl. Ullrich Nr 302.

[8] Sehr dunkel ist der Sinn von § 12 Satz 3: „Der Schiffer aber muss es durchaus verstatten, dass das Schadhafte von dem Everführer unter dem Cognoscement oder in der Quittung bemerkt werde, widrigenfalls er eo ipso für den Schaden einstehen muss.“ Zusatz von 1786.

leute geliefert und von ihnen unweigerlich in Empfang genommen worden sind, ist der Everführer (und ebenso der Leichterschiffer) von allen Ansprüchen wegen Verlust und Beschädigung befreit (§ 13)[9]. Uebernimmt der Everführer die Güter von dem Leichterschiffer, so kommen dieselben Grundsätze zur Anwendung (§ 12 Satz 1). Diesen Fall sieht die V von 1786 als den regelmässigen an, doch sind ihre Bestimmungen auch dann anwendbar, wenn der Ladungsempfänger sich nicht beider, sondern nur eines derselben als Vertreter bedient.

c. In Gemässheit seerechtlicher Grundsätze haften sowohl Leichterschiffer als Everführer für ihre Leute unbedingt (§ 11 Satz 3, § 12 Satz 5). Auch in Bezug auf ihre Frachtforderungen, Liegezeit, Liegegeld und ähnl. gelten dem Seerecht analoge Bestimmungen.

2. Eigenthümliche Grundsätze gelten in Bremen, soweit es sich um Ladungsgüter von Seeschiffen handelt, welche zwar nach der Stadt Bremen bestimmt sind, deren Tiefgang aber bei gewöhnlichem Wasserstande das Hinauffahren bis dahin nicht gestattet. Hier hat der Schiffer die Wahl[10], ob er im Namen des Rheders den Weitertransport vornehmen will — dann gelten die allgemeinen Grundsätze — oder ob er, was für ihn regelmässig vortheilhafter sein wird, diesen dem Ladungsempfänger überlassen will. Wählt er die letztere Modalität, so gelten die schon auf älterem bremischen Rechte[11] beruhenden Vorschriften der ausnahmsweise Reichsrecht brechenden[12] V vom 12. Februar 1866, welche durch neuere bremische Gesetze modificirt worden ist[13]. Nach derselben ist es dann Sache des Empfängers, die Ladung schon vor der Ankunft in Bremen in Empfang zu

[9] Art. 610 al. 2 ist indessen analog anzuwenden, HGZ III 302.

[10] Ausdrücklich bestimmt dies die V vom 15. Dec. 1869: danach ist dem Schiffer durch die V von 1866 „das Recht nicht entzogen, das Frachtgut auf seine Gefahr und Kosten nach dem Bestimmungsort zu transportiren; er hat aber, falls von diesem Recht Gebrauch gemacht werden soll, davon dem Ladungsempfänger spätestens 24 Stunden nach der Ankunft des Schiffs auf der Rhede von Bremerhaven Anzeige zu machen. In diesem Falle kommen die Vorschriften des HGB, insbesondere diejenigen in Betreff der Auslieferung und Uebernahme des Frachtguts, der Frachtzahlung, der Haftung des Schiffers und der Constatirung eines Verlusts oder einer Beschädigung an den Frachtgütern unverändert zur Anwendung.“

[11] Vgl. schon brem. V vom 29. Oct. 1821, besonders unter 6, auch die Bek. vom 16. Oct. 1820 (= Erbe- und Handfesten-Ordnung von 1860 § 130).

[12] Nordd. Ges vom 5. Juni 1869 § 4.

[13] Nämlich der § 7 durch Ges vom 23. April 1876 § 2, die §§ 2, 4 und 7 durch Ges vom 6. Mai 1877, § 2 durch Ges vom 2. Nov. 1879, § 4 durch Ges vom 12. Mai 1883. Ueber die sich hieran knüpfende staatsrechtliche Frage s. oben S 122 Anm 4.

nehmen, und die Person, welche von ihm dazu bestimmt wird, ist als sein Vertreter, nicht als der des Rheders, insbesondere was die Detention der Waaren anlangt, zu betrachten. Wo die Löschung stattzufinden habe, ist in erster Linie der Bestimmung des Empfängers überlassen, erfolgt eine solche nicht oder nicht rechtzeitig, so darf der Schiffer den Löschplatz wählen (§ 1)[14]. Sendet der Empfänger seinen Vertreter nicht oder nicht rechtzeitig an den Löschplatz zur Empfangnahme, so kann der Schiffer auf Grund der Art. 595 ff. gegen ihn vorgehen (§ 2 al. 2), wozu er in gewissen Fällen auf Verlangen eines Ladungsempfängers den übrigen gegenüber sogar verpflichtet ist (§ 3). Andererseits ist der Schiffer verpflichtet, die Ladungsgüter auszuliefern, ohne vorab die Zahlung der Fracht und seiner sonstigen Forderungen beanspruchen zu dürfen, sobald ihm durch eine ihm auszuhändigende Bescheinigung gewisser bremer Bankanstalten nachgewiesen ist, dass der Betrag jener Forderungen für ihn hinterlegt sei (§ 2 al. 3 Satz 2 in der Fassung vom 2. November 1879). Geht nun die Detention der Ladungsgüter am Löschplatz auf den Empfänger über, so hat dies folgende Wirkungen:

a. Ansprüche wegen Verlust und Beschädigung der Güter, welche bei der Empfangnahme aus dem Seeschiffe äusserlich erkennbar waren, können später nur geltend gemacht werden, wenn von deren Vorhandensein dem Schiffer oder seinem Stellvertreter bei der Empfangnahme schriftlich oder sonst in genügender Weise Anzeige gemacht worden ist (§ 6). Unterlassungen seines Vertreters in dieser Beziehung präjudiciren dem Empfänger, doch ist Art. 610 al. 2 auch in diesem Falle anwendbar.

b. Im übrigen gilt jedoch die Uebernahme der Ladungsgüter erst nach Ankunft derselben in Bremen als vollendet (§ 2 al. 3 Satz 1), d. h. in dem Zeitpunkte, in welchem die den Empfänger vertretende Mittelsperson diesem die Güter ausliefert. Diesem Zeitpunkte steht eventuell gleich derjenige, in welchem die Güter am Löschplatz zur Lagerung bestimmt oder nach einem anderen Orte als Bremen verladen werden (§ 2 al. 4 in der Fassung vom 6. Mai 1877). Demnach beginnt erst von diesem Tage die 48stündige Frist des Art. 610 an zu laufen.

[14] In den Monaten November bis Februar und sobald ausserdem die Weser nicht frei vom Eise ist, darf jedoch weder ein Ladungsempfänger einen Platz zum Löschen der Ladung anweisen, noch ein Schiffer in Ermanglung einer Anweisung einen Löschplatz wählen, der nicht mit der Stadt Bremen durch eine Eisenbahn verbunden ist (§ 1 al. 2).

Abschnitt IV.

Personenrechtliche Stellung der auf einem Schiffe befindlichen Personen oder die Lehre von der Schiffsgewalt.

§ 46. Einleitung.

Die Personen, welche eine Seereise unternehmen, sind längere Zeit hindurch lediglich auf sich selbst angewiesen: diese Besonderheit hat naturgemäss dazu führen müssen, ein eigenthümliches personenrechtliches Verhältniss unter denselben zur Entstehung zu bringen. In der That scheint ein solches stets bestanden zu haben, doch würde nichts falscher sein, als wenn man annehmen wollte, dass dasselbe stets das gleiche oder auch nur ein ähnliches gewesen sei. Vielmehr hat auch hier seit dem Mittelalter eine höchst interessante eigenartige Entwicklung stattgefunden, welche noch keineswegs abgeschlossen zu sein scheint. Bevor wir aber auf dieses besondere Privatrechtsverhältniss, welches fortan als Schiffsgewalt bezeichnet werden soll, übergehen, haben wir dasselbe von dem staatsrechtlichen Gebiete abzugrenzen, eine Abgrenzung, die um so nöthiger sein dürfte, je mehr die Grenzen in einander zu laufen scheinen, und je häufiger dieselben von den seerechtlichen Schriftstellern falsch oder gar nicht gezogen zu werden pflegen. Diese Grenzen werden festgestellt sein, wenn wir die beiden Fragen beantwortet haben werden: Wie weit werden staatsrechtliche Befugnisse auf Seeschiffen ausgeübt von Personen, welche die Seereise derselben nicht mitmachen? Wie weit sind mitreisende Personen als Vertreter der Staatsgewalt anzusehen?

Seeschiffe unterliegen stets einer Staatsgewalt, nämlich derjenigen, welche durch die Flagge bezeichnet wird[1]: so lange sie sich unter der

[1] Die Anerkennung einer besonderen Nationalität der Seeschiffe hat zur Folge gehabt, dass das Schiff als solches auch im fremden Territorium in ähnlicher Weise

Gebietshoheit dieses Staats oder auf offenem Meere befinden, unterliegen sie derselben allein und ausschliesslich, sobald sie aber in die Küstengewässer eines fremden Staates gelangen[2], dürfen zunächst Akte der einheimischen Staatsgewalt nur soweit ausgeübt werden[3], als dies nach den objectiven Regeln des Völkerrechts oder auf Grund besonderer Staatsverträge erlaubt ist. Ausserdem aber unterliegt nunmehr das Schiff auch der fremden Gebietshoheit, und es kommen die Regeln des fremden Staatsrechts zur Anwendung[4].

I. Soweit sich daher Schiffe in einem deutschen Hafen oder auch in den Küstengewässern eines deutschen Staates befinden, finden principiell die Grundsätze des deutschen Reichs- und Landesstaatsrechts auf dieselben Anwendung. Es werden daher alle auf ihnen befindliche fremde Staatsangehörige subditi temporarii des betreffenden Staats und des Reichs.

1. Schiffe sind principiell als Wohnräume und somit als „befriedetes Besitzthum“ im Sinne der Reichsgesetzgebung zu betrachten[5], und es finden daher die Bestimmungen Anwendung, welche einen Schutz gegen Eingriffe der Staatsgewalt in Bezug auf solche Räume gewähren. Dagegen hat es die Natur der Sache mit sich gebracht, dass wichtige Ausnahmen von dieser Grundregel gesetzlich statuirt worden sind:

a. Da Seeschiffe bei ihren Reisen stets das Ausland im Sinne der Zollgesetzgebung berühren müssen[6], besteht ein ganz allgemeines Durchsuchungsrecht der Zoll- und Steuerbeamten. Bestimmungen

als dem Willen des Flaggenstaats unterworfen gilt, wie der einzelne Staatsangehörige im Auslande. Praktisch zeigt sich dies darin, dass die Mitglieder der Besatzung, auch wenn sie nicht Angehörige des Flaggenstaats sind, doch, so lange ihr Dienstverhältniss besteht, nach gewissen Richtungen hin auch im Auslande als subditi temporarii desselben gelten, s. § 52 A I, dagegen hat sich in Bezug auf die Reisenden eine solche Anschauung nicht herausgebildet.

[2] Wie weit sie derselben im Auslande unterliegen, ist eine Frage, die zunächst nach dem Staatsrecht des Flaggenstaates und erst in zweiter Linie nach dem Völkerrecht bezw. dem Staatsrecht des ausländischen Staates zu entscheiden ist; verkehrt Zorn, Staatsrecht II 542, s. aber Perels, Intern. Seerecht S 74 ff., Seer. des D. R. S 7.

[3] Die Frage, wie weit eine solche Ausübung möglich ist, wird häufig mit der grundverschiedenen, wie weit die Geltung des einheimischen Rechtes reicht, verwechselt.

[4] Bezüglich der blos durchfahrenden Schiffe besteht bekanntlich eine völkerrechtliche Controverse.

[5] StGB § 123, StPO § 104, vgl. unten § 51 C I.

[6] Vereinszollgesetz § 16: „Wo das Zollgebiet durch das Meer begrenzt wird, bildet die jedesmalige den Wasserspiegel begrenzende Linie des Landes die Zolllinie.“

darüber enthalten das Vereinszollgesetz und auf Grund des § 90 desselben die einzelnen Hafenordnungen, s. § 54 A V.

b. Ein gleiches Recht steht den Hafen- und Revierbeamten zu, soweit es sich um die Controle der Durchführung von Vorschriften handelt, welche im Interesse der Sicherheit und Ordnung oder aus sonstigen Gründen für den Hafen erlassen sind[7].

c. Ueber die Rechte der Vermessungsbeamten vgl. oben S 173.

d. Dagegen gelten andere Grundsätze, soweit es sich um Lootsen — soweit sie weder Zoll- noch Hafenbeamte sind — und Strandvögte handelt, s. unten § 51 B I.

2. Auf der anderen Seite haben sich auch insofern Besonderheiten gebildet, als der Staat auf die Ausübung allgemeiner staatsrechtlicher Befugnisse durch Gesetz Verzicht geleistet hat, um das Interesse der bei der Seeschiffahrt Betheiligten nicht zu beeinträchtigen. Hierzu gehört insbesondere die Arrestfreiheit, s. darüber den folgenden §.

3. Abgesehen von diesen Vorschriften, welche für alle Schiffe gelten, bestehen Unterschiede in Bezug auf deutsche und fremde Schiffe:

a. Staatsrechtliche Hoheitsakte auf deutschen Schiffen werden von den auf Grund des deutschen Staatsrechtes dazu berechtigten Personen vorgenommen[8].

b. Dagegen bestehen wichtige Ausnahmen in Bezug auf fremde Schiffe, indem theils auf Grund völkerrechtlicher Anschauungen, theils infolge bestehender Verträge die Vornahme gewisser staatsrechtlicher Akte dem Consul des Flaggenstaats entweder ausschliesslich oder doch in Concurrenz mit den deutschen Behörden zusteht[9]. Abgesehen von Akten der freiwilligen Gerichtsbarkeit kommt hier namentlich die Ausübung der Polizeigewalt in Betracht, hinsichtlich welcher sich jetzt ziemlich allgemein die Anschauung herausgebildet hat, dass die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord der Schiffe den Consuln ausschliesslich zustehe, jedoch nur soweit, als es sich um Personen der Schiffsbesatzung handelt, und nicht, wenn die Unordnungen, welche

[7] Vgl. z. B. Hafengesetz f. Bremerhaven vom 30. März 1884 § 3 al. 2, auch Hamb. Hafen-O vom 18. April 1866 § 18 Satz 2.

[8] Die besonderen Behörden s. bei Perels, Seerecht des D. R. S 15—17.

[9] Näheres enthalten die Consularverträge, s. besonders die mit Italien vom 21. Dec. 1868, 10 unter 1. 13. 14; Spanien vom 22. Febr. 1870, 10 unter 1. 13. 14; mit den Ver. Staaten vom 11. Dec. 1871, 9 unter 1. 11. 12; mit Russland vom 8. Dec. 1874, 9 unter 1. 10; mit Griechenland vom 26. Nov. 1881, 9. 10; mit Brasilien vom 10. Jan. 1882, 11 unter 1. 19. 40; Freundschaftsvertrag mit Mexico vom 6. Aug. 1883, 21.

aus solchen Zwistigkeiten entstehen, geeignet sind, die Ruhe und öffentliche Ordnung im Hafen oder am Lande zu stören[10].

II. Deutsche Schiffe auf hoher See gelten als Pertinenzen des Deutschen Reichs bezw. desjenigen Bundesstaats, in dessen Gebiet ihr Heimatshafen belegen ist. Eine Ausübung staatsrechtlicher Befugnisse kann in diesem Falle stattfinden

1. durch den Inhaber der Schiffsgewalt, darüber s. § 48;

2. durch Beamte, welche sich zu diesem Zwecke eigens auf dem Schiffe befinden: dies ist gegenwärtig nicht mehr üblich;

3. durch sonstige Angestellte des Reichs, Zollbeamte u. dgl.: als solche kommen ferner die Befehlshaber der Kriegsschiffe in Betracht, welche berechtigt sind, die Beobachtung der Vorschriften der deutschen Gesetzgebung in Bezug auf die Flaggenführung zu überwachen[11], und andererseits auch die Verpflichtung haben, den Inhaber der Schiffsgewalt in der Ausübung seiner staatsrechtlichen Befugnisse wie auch in der Durchführung seiner privatrechtlichen Herrschaft zu unterstützen[12]. Dagegen enthält die deutsche Gesetzgebung keine Vorschriften über ein allgemeines Aufsichtsrecht der Kriegsmarine über die Kauffahrteischiffe[13], insbesondere kennt sie keine Disciplinargewalt derselben.

4. Auf Grund völkerrechtlicher Verträge ist auch fremden Kriegsschiffen die Vornahme von staatlichen Hoheitsakten an Bord deutscher Handelsschiffe innerhalb gewisser Grenzen gestattet[14].

[10] Vgl. die Consularverträge mit den Niederlanden vom 16. Juni 1856, 12, Italien 15 al. 2 und 3, Spanien 15 al. 2 und 3, den Ver. Staaten 13, Russland 11, Griechenland 11, Brasilien 41, auch die Freundschaftsverträge mit S. Salvador 28, Costarica 31, Hawaii 22. Die deutschen Behörden dürfen sich danach einmischen, wenn Landesangehörige betheiligt sind: unter diesen Begriff fallen aber nicht Deutsche, welche Mitglieder der Besatzung des fremden Schiffes sind, wie der im Vertrage mit Griechenland angewendete Ausdruck: „Bewohner des Landes" zeigt, s. aber § 52 A I a. E. und überhaupt Perels, Intern. Seer. S 75 ff.

[11] Flaggen- und Salut-Reglement vom 21. Mai 1878 § 15, Best. betr. das Verh. der Kriegs- zur Handelsmarine, mitgeth. am 27. Dec. 1867 (Perels, Intern. Seer. S 60 Anm 1) und die bei Perels, Seer. des D. R. S 68 Anm 1 citirten neueren Erlasse der Küstenstaaten.

[12] Instr. für den Commandanten eines von S. M. Schiffen vom 28. Sept. 1872 § 10 f. vgl. mit SeemO § 79 al 4.

[13] Sehr sachgemässe Vorschriften enthält Italien, Cod. per la m. m. 103—106, über Oesterreich vgl. Perels, Intern. Seer. S 61 Anm 1, s. auch M. Sh. Act s. 232. 260 ff.

[14] Vgl. Vertrag der 5 europ. Grossmächte vom 20. Dec. 1841 (in diesen Vertrag ist an die Stelle Preussens das Deutsche Reich getreten durch Uebereinkommen vom 29. März 1879) betr. Unterdrückung des Sklavenhandels, Nordsee-Fischerei-Convention vom 6. Mai 1882 Art. 26—33 und Gesetz zur Ausführung derselben

III. Deutsche Schiffe in fremden Küstengewässern stehen unter einer doppelten staatlichen Herrschaft, derjenigen des fremden Staats und derjenigen des Deutschen Reichs. Wie weit jede derselben reicht, ist Sache der einzelnen Gesetzgebung, doch hat die Natur der Sache dahin geführt, dass man Collisionen sowohl im Interesse des völkerrechtlichen Verkehrs der Staaten mit einander, als auch im Interesse der einzelnen Staatsangehörigen zu vermeiden sucht. Soweit die fremde Staatsgewalt ausschliesslich[15] herrschen will, kann die einheimische Staatsgewalt Hoheitsakte nicht ausüben, es liegt dann für denjenigen, der dem einheimischen Staate gegenüber zur Vornahme solcher Akte verpflichtet war, ein Fall höherer Gewalt vor[16]. Auch in den meisten fremden Gebieten gilt der unter I 3 b besprochene Grundsatz, jedoch nicht in allen. Was die Personen anlangt, welche im Auslande in Bezug auf deutsche Schiffe im Namen des Reichs Hoheitsakte vornehmen dürfen, so kommen in Betracht:

1. der Inhaber der Schiffsgewalt, s. § 48;

2. die deutschen Consuln: über ihre Functionen enthält das Consulargesetz vom 8. Nov. 1867 in den §§ 30—37 genauere Vorschriften, danach haben sie insbesondere die Ueberwachung der wegen Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften zu erfüllen, sie bilden die Seemannsämter im Hafen ihrer Residenz, sie sind befugt über die Schiffe die Polizeigewalt auszuüben[17];

3. die Commandanten der Kriegsschiffe: es stehen ihnen dieselben Rechte zu wie auf hoher See, s. oben II 3.

§ 47. Arrestfreiheit[1].

An die Reise eines Schiffes sind mannichfache Interessen geknüpft, welche empfindlich berührt werden würden, wenn die gewöhnlichen

vom 30. April 1884 (Geltung vom 15. Mai 1884). In Betreff des Schutzes der submarinen Telegraphen stehen ähnliche Vorschriften in Aussicht.

[15] Dasselbe meint wohl auch Perels, Intern. Seer. S 74, Seer. des D. R. S 7, wenn er von In-Concurrenz-treten des fremden Staats spricht. Vgl. auch ROHG XIX 219.

[16] Dass die Schranken, welche durch die Gesetze und die Gewohnheiten des fremden Gebiets gezogen werden, einzuhalten seien, bestimmt ausdrücklich in Bezug auf die Consuln das Consulargesetz in § 1.

[17] Das Genauere s. bei Perels, Seer. des D. R. S 247—251, auch 67 f.

[1] HGB 446, preuss. Entw 392, Mot S 218, 1. Entw 405, Prot IV 1492—1496. 1503 f., VIII 3707 ff. 3777. — Fremdes Recht: Frankr. 215 u. 231 (nicht: Niederlande und Belgien), Italien 881 (Art. 328 von 1865 aufgegeben), Spanien 603—606, Portugal 1311—1314, Norwegen 107 u. 40, Schweden 62, Finland 37, Russland 674,

Grundsätze über Sicherung der Zwangsvollstreckung durch Arrest unbedingte Anwendung finden würden, zumal der Natur der Sache nach aus allgemeinen Gründen fast immer ein Grund zur Verhängung desselben vorhanden sein würde. Namentlich ist es die Rücksicht auf die Ladungsinteressenten, deren Rechte nicht im letzten Augenblicke durch Maassregeln gegen das Schiff oder die Besatzung desselben gefährdet werden sollen, welche dazu geführt hat, dass in die meisten Gesetzgebungen[2] Rechtssätze aufgenommen sind, durch welche die Verhängung des Arrestes, also die Vornahme eines staatlichen Hoheitsaktes, unter gewissen Umständen unzulässig sein soll. Die ältesten Bestimmungen dieser Art, welche sehr weit zurückgehen, bezogen sich auf den Personalarrest, daran haben sich dann andere angeschlossen, welche auch den dinglichen Arrest auf Schiffe und deren Ladung beschränken und ausschliessen, ohne dass doch, wie es wünschenswerth wäre, eine allgemeine Uebereinstimmung über die Ausdehnung dieser Bestimmungen je erreicht worden wäre. Nach deutschem Rechte gilt jetzt Folgendes.

I. Voraussetzung der Arrestfreiheit ist gegenwärtig in zwei Fällen der Nachweis, dass das Schiff zum Abgehen fertig, oder wie man sich gewöhnlich ausdrückt, segelfertig ist, während die ältere deutsche Gesetzgebung und Praxis viel weiter ging und dieselbe schon dann eintreten liess, wenn das Schiff durch Einnahme einer Ladung zu einer Abreise sich vorbereitete[3]. Ein Schiff ist segelfertig, sobald der Führer desselben rechtlich und factisch die Möglichkeit besitzt, in See zu gehen: insbesondere wird man auch nach deutschem Recht verlangen müssen, dass ihm die völkerrechtlich und staatsrechtlich erforderlichen Schiffspapiere übermittelt worden sind, dagegen ist es zweifelhafter, ob auch die hafenpolizeiliche und zollamtliche Abfertigung vollendet sein muss, um die Arrestfreiheit zu begründen; es

Dänemark IV 1, 36. — Aelteres Recht, a. Schutz des Wegfertigen: Gragas VIII 30, Const. usus von Pisa rubr. 3, Stat. von Bari r. 25, Recogn. proc. von Barcelona v. 1283 c. 23, Ancona c. 26 u. ö.; b. Arrestfreiheit des Schiffsvolks: Capit. naut. von Venedig c. 36, Stat. von Zara IV 6, Consulat c. 233, Wisby 6, Dän. Seer. 35, Ord. Phil. II. v. 1563 III 20, Rev. lüb. Recht VI 1, 6, Stat. Januensia 1589 IV 1, Schwed. Seer. 1667 I 9, Ord. de la mar. I 14, 18, Rotterd. 1721, 193, PSR IV 43, Danz. Willk. 1761 I 4, 6, 19; c. Arrestfreiheit des Schiffs: PSR I 14, D. W. I 4, 4, 8; d. beides: PLR II 8 § 1409—1419. — Literatur: Lewis, Seer. I 38—40, Handbuch IV 27—29, Ehrenberg, Beschr. Haftung S 108 f. 261—263, v. Kaltenborn I 95 ff., Weber im NA f. HR I 243—255 Desjardins I Nr 223—231, III Nr 668—681, Valroger I Nr 210—219, 403 ff.

[2] Die Grundsätze sind unbekannt dem englisch-amerikanischen Seerecht.

[3] Vgl. auch Hamb. GZ 1863 S 69 und noch jetzt HGZ VII 232 ff.

möchte dies in Uebereinstimmung mit der französischen Praxis zu verneinen sein, da sonst der Intention des Gesetzgebers nicht Genüge geschähe. Die einmal eingetretene Segelfertigkeit dauert fort bis zur Erfüllung der eingegangenen Frachtverträge, bezw. bis der Frachtvertrag ausser Kraft tritt: sie findet demnach weder im Zwischenhafen noch im Nothhafen ihre Endigung. Solange nun das Schiff, und zwar gleichviel ob es ein deutsches oder ein fremdes ist[4], segelfertig ist, kann

1. dasselbe wegen Schulden nicht mit Beschlag belegt werden (446 al. 1), also weder Arrest auf dasselbe gelegt, noch eine Zwangsvollstreckung ausgeführt werden. Unter Schulden sind zu verstehen einmal alle Forderungen obligatorischer Natur gegen den Rheder, sodann alle Schiffsschulden, gleichviel ob daneben eine unbeschränkte Haftung besteht oder nicht, endlich auch alle Forderungen gegen den Rheder, welche durch ein landrechtliches Pfandrecht gedeckt sind[5]; dagegen ist ein Arrest zulässig, soweit ein Eigenthumsanspruch geltend gemacht wird, und ebenso, wenn der Rheder gegen den Schiffer einen Besitzstreit durchführen will, und bei anderen Besitzstreitigkeiten. Eine Ausnahme findet statt, der Arrest ist also zulässig, dann, wenn die Schulden zum Behufe der anzutretenden Reise gemacht worden sind: darunter sind zu verstehen Forderungen wegen Lieferungen oder Leistungen, welche ohne Gewährung eines Credits zur Ausführung der Reise gemacht sind (vgl. HGB Art. 757 unter 7), also namentlich Forderungen der Lieferanten[6].

2. Eine zur Schiffsbesatzung gehörige Person kann wegen Schulden von dem Zeitpunkte an nicht mehr verhaftet werden, in welchem das Schiff segelfertig ist (446 al. 3). Praktische Bedeutung hat diese Immunität, nachdem die Schuldhaft als Executionsmittel wegen Geldschulden aufgehoben worden ist (Ges v. 29. Mai 1868 § 1), einmal, wenn es sich um Erwirkung von Handlungen, welche durch einen Dritten nicht vorgenommen werden können, und von Unterlassungen handelt (CPO § 774 f.), sodann, wenn eine Weigerung vorliegt, den

[4] Vgl. oben S 139 und Anm 19.

[5] And. Ans. Lewis, Seerecht I 40, Handbuch IV 28.

[6] Aus dieser Bestimmung ist die allgemeine Regel zu entnehmen, dass die Arrestfreiheit cessirt, soweit es sich um Forderungen handelt, die nicht vor dem Beginne derselben geltend gemacht werden konnten. Wichtig ist dieser Satz namentlich auch deshalb, weil die Arrestfreiheit nach der richtigen Meinung (oben S 133 Anm 8) auch im Zwischen- und Nothhafen fortdauert: Forderungen, die erst während der Reise entstanden sind, z. B. Ansprüche aus Ansegelungen, können trotz der Arrestfreiheit daselbst durchgeführt werden. Führt dies zur Zwangsvollstreckung, so cessirt die Arrestfreiheit dann vollständig.

Offenbarungseid zu leisten (CPO § 785 al. 3), endlich darf der persönliche Sicherheitsarrest nicht verhängt werden, auch wenn er erforderlich ist, um die gefährdete Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Schuldners zu sichern (CPO § 798 und 812). Da eine solche Sicherung bei Seeleuten regelmässig nöthig sein würde, so hat der letzte Fall noch gegenwärtig grosse praktische Bedeutung. Wie weit die Sachen der Schiffsbesatzung gepfändet werden können, richtet sich nach den Vorschriften der CPO § 715, vgl. auch § 749 (betreffs der Heuerforderung). Einige Gesetzgebungen enthalten auch hierüber Specialbestimmungen [7].

II. Wie die Rücksicht auf die Ladungsinteressenten die Arrestfreiheit des Schiffes in gewissen Fällen bewirkt hat, so hat die Rücksichtnahme auf den Rheder dahin geführt, dass die Beschlagnahme der Ladungsgüter nur unbeschadet seiner Rechte erfolgen darf. Im Anschlusse an Bestimmungen des älteren deutschen Seerechts [8] kommt in diesem Falle nichts darauf an, ob das Schiff segelfertig ist oder nicht, sondern es tritt die Immunität ein, sobald sich die Ladungsgüter an Bord des Hauptschiffs [9] befinden. Ist dies der Fall, so kann durch eine Beschlagnahme derselben ihre Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden, in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre, und nur gegen Leistung desjenigen, was dieser alsdann zu leisten haben würde (Art. 446 al. 2). Auch hier gelten demnach die gewöhnlichen Grundsätze, wenn ein Eigenthumsanspruch geltend gemacht wird [10]. Sodann soll nach den Worten des Gesetzes nur eine solche Beschlagnahme unstatthaft sein, welche die Wiederausladung der Güter zur Folge hat, es könnte dem-

[7] Vgl. PLR II 8 § 1418, M. Sh. Act s. 334 f. 336, Rev. Stat. s. 4536 f.

[8] Bemerkenswerth Danz. Willk. I 4, 4, 8: „Fände es sich, das Jemand seine liquide Schuldforderung wegen eingeladener Waaren in continenti erweislich machen, auch eydlich ausmitteln könte, dass er den Arrest aus unvermeidlichen Ursachen nicht eher zu suchen im Stande gewesen, so wird ihm zwar ein Arrest auf die quaestionirte eingeladene Waaren nachgegeben werden können, jedoch dergestalt, dass er, im Fall der Einlader selbiger Waaren ihm nicht gerecht zu werden vermöchte, sothane Waaren auf seine Unkosten fordersamst lossen zu lassen, und wegen des übrigen sich mit dem Schiffer zu einigen gehalten seyn wird.“ PLR II 8 § 1411.

[9] Es genügt also nicht, dass der Schiffer oder sein Vertreter die Detention erlangt hat.

[10] Da ein seerechtliches Pfandrecht dem Rheder noch nicht zusteht (§ 31 III 2) und auch ein civilrechtliches Retentionsrecht nicht begründet sein wird, stehen ihm gegen den Eigenthümer der Ladung, der verschieden vom Ladungsinteressenten ist, Rechte überhaupt nicht zu.

nach scheinen, als ob eine Beschlagnahme zulässig sei, welche dem Schiffe und der Ladung folgt, indem der Schiffer zum Sequester bestellt wird und den richterlichen Befehl erhält, das arrestirte Gut nicht auszuliefern, sondern bei der Entlöschung im Bestimmungshafen zu deponiren; indessen ist hierzu dann, wenn Connossemente ausgestellt sind, erforderlich, dass das Connossement gepfändet oder mit Arrest belegt worden ist, würde aber noch kein solches ausgestellt sein, so würde der Schiffer durch Ausstellung eines solchen und Ueberlieferung desselben an das Vollstreckungsgericht weiteren Ansprüchen entgehen. Kann dagegen der Ablader die Wiederausladung der Güter noch verlangen (Art. 581 und 583), so kann es auch der Arrestimpetrant, doch ist regelmässig die Genehmigung etwaiger sonstiger Ladungsinteressenten erforderlich (Art. 588 al. 2 und 590) und hat er ausserdem Fautfracht zu zahlen (Art. 581 al. 1, 583—585, 587, 589), ebenso das Liegegeld und die Kosten der Ein- und Ausladung (Art. 582).

III. Die Arrestexemtionen beziehen sich niemals auf den Fall, wenn aus öffentlichen Gründen eine Beschlagnahme zulässig ist, z. B. wegen Vergehens wider die Zoll- und Steuergesetze, verbotener Küstenschiffahrt, unbefugten Führens der deutschen Flagge, völkerrechtlicher Vergehen.

§ 48. Der Inhaber der Schiffsgewalt als Vertreter der Staatsgewalt.

Der Inhaber der Schiffsgewalt, also der Schiffer und in dessen Verhinderung der Steuermann, s. § 51 A, hat nach allen Gesetzgebungen in gewissen Fällen die Staatsgewalt zu vertreten[1]. Daraus darf man aber nicht etwa den Satz ableiten wollen, dass er zu dieser Vertretung in allen Nothfällen berechtigt und verpflichtet sei, vielmehr ist seine Stellung im übrigen von der jedes anderen Staats-

[1] Nichts aber ist falscher, als wenn man die Schiffsgewalt selbst als staatsrechtliches Institut auffasst, wie Zorn, Staatsrecht II 619. Sehr richtig spricht sich das hamburger Handelsgericht aus (HGZ XI 201): „Der Schiffer ist im allgemeinen durchaus nicht Vertreter des öffentlichen Interesses und der vollziehenden Strafautorität den Seeleuten gegenüber, sondern neben seiner ihm zustehenden gebietenden Stellung derjenige, welcher einen Contract mit den Seeleuten geschlossen und auch seinerseits zu erfüllen hat. Sein Recht und seine Pflichten in Bezug auf Uebertretungen und Rechtsverletzungen beschränken sich, besondere Fälle ausgenommen, auf unmittelbare Aufsicht, Erhaltung der Disciplin, die in § 79 SeemO ihm eingeräumten Maassregeln und auf Anzeigen an die vom Staat für jede Art Unrechts bestellten Gewalten, sowie auf die ihm vorgeschriebenen Aufzeichnungen und Mittheilungen behufs späterer Bestrafung begangener Vergehen und Frevel.“

angehörigen nicht verschieden[2]. Was nun die besonderen Verhältnisse anlangt, die hier zu besprechen sind, so kann man sie unter zwei Gesichtspunkte bringen, indem der Schiffer bald die freiwillige Gerichtsbarkeit auszuüben befugt und verpflichtet ist, bald strafprozessuale Functionen zu erfüllen hat.

A. In ersterer Beziehung gelten folgende Bestimmungen:

I. Schon das HGB bestimmte (Art. 487 al. 2), dass die vorgekommenen Geburten und Sterbefälle in das Schiffsjournal einzutragen seien. Nähere Vorschriften über die Beurkundung von Sterbefällen von Personen der Schiffsbesatzung enthielt § 52 al. 1 SeemO, durch welchen aber die auf die Führung der Civilstandsregister bezüglichen Bestimmungen der Landesgesetze nicht berührt werden sollten. Diese Bestimmungen sind nunmehr ersetzt durch die §§ 61—64 des Reichsgesetzes über die Beurkundung des Personenstandes vom 6. Februar 1875, welche sich auf alle Geburten und Sterbefälle, die sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen, beziehen[3]. Der Schiffer hat demnach die Verpflichtung, von der Abreise an bis zur Rückkehr in einen inländischen Hafen, in welchem das Schiff seine Reise beendet, Geburten und Todesfälle spätestens am nächstfolgenden Tage, nachdem sie sich ereignet haben, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder von anderen glaubhaften Personen in dem Schiffsjournale zu beurkunden, demnach auch zu unterschreiben, ebenso von den zugezogenen Urkundspersonen unterschreiben zu lassen. Braucht auf dem Schiffe keine oder nur eine abgekürzte Journalführung stattzufinden, § 55 I, so fällt diese Verpflichtung fort. Die Beurkundung hat zu geschehen nach den Vorschriften des Gesetzes vom 6. Februar 1875, soweit dieselben der Natur der Sache nach Anwendung finden können. Danach ist einzutragen:

1. bei Geburten[4]

a. Ort, Tag und Stunde der Geburt nach bürgerlicher mittlerer Zeit des Schiffsstandpunkts nach geographischer Breite und Länge;

b. Geschlecht des Kindes;

c. Vornamen des Kindes: standen dieselben zur Zeit der Beurkundung noch nicht fest, so sind sie nachträglich (und zwar

[2] Danach wird man einen Unterschied machen müssen, je nachdem der Schiffer subditus perpetuus oder temporarius ist.

[3] Vgl. oben § 12 IV 12, dazu die Anweisungen in dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine, auch bei Knitschky, Seegesetzgebung S 248—258 und jetzt Perels, Seerecht des D. R. S 270—278.

[4] Vgl. Code civil 59—61, dazu Desjardins II Nr 532. Niederl. Burg. Wetb. 35 f. Passengers Act 1855 s. 16.

längstens binnen 2 Monaten nach der Geburt) dem Schiffer, wenn die Reise noch nicht beendigt ist, sonst dem zuständigen Standesbeamten anzuzeigen (§ 22). Der Schiffer hat in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, dass diese nachträgliche Anzeige erfolge, bevor Mutter und Kind das Schiff verlassen.

d. Vor- und Familiennamen, Religion, Stand oder Gewerbe der Eltern.

Bei Zwillings- oder Mehrgeburten ist die Eintragung für jedes Kind besonders und so genau zu bewirken, dass die Zeitfolge der verschiedenen Geburten ersichtlich ist. Wenn ein Kind todtgeboren oder in der Geburt verstorben ist, so ist nur eine Beurkundung des Sterbefalls, jedoch auch mit dem unter a, b und d angegebenen Inhalte zu machen (§ 23).

2. Die Beurkundung des Sterbefalls[5] hat zu enthalten:

a. Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes nach bürgerlicher Zeit;

b. Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen;

c. Vor- und Familiennamen seines Ehegatten, oder Vermerk, dass der Verstorbene ledig gewesen sei;

d. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern des Verstorbenen (§ 59 al. 1);

e. die muthmaassliche Ursache des Todes (§ 61 al. 2).

Soweit die Verhältnisse unter a—d unbekannt sind, hat der Schiffer dies bei der Beurkundung zu bemerken (§ 59 al. 2)[6].

3. Die Bestimmungen des Gesetzes über die Anzeigepflicht (§ 18. 57) kommen ebenfalls, soweit möglich, zur Anwendung. War der Schiffer nicht selbst bei der Geburt oder dem Todesfall zugegen, so hat er dafür zu sorgen, dass eine zur Anzeige verpflichtete oder aus eigener Wissenschaft unterrichtete Person ihm die Anzeige macht. Vor- und Familienname, Stand oder Gewerbe und Wohnort des Anzeigenden sind genau anzugeben, wenn er nicht etwa zur Schiffsbesatzung gehört. Eine besondere Sorgfalt ist darauf zu verwenden, dass die Persönlich-

[5] Ueber fremdes Recht s. Berdenis van Berlekom, De iis qui in itinere maritimo diem supremum obeunt, L. B. 1852, S 13—17. Code civil 86 f. Niederl. Burg. Wetb. 60. Cod. per la m. m. 93 al. 2 und 437. Passengers Act 1855 s. 16. Amerik. Act 1882 cap. 374 s. 9.

[6] Dem Civilrecht gehören an die Bestimmungen über Todeserklärung von Personen, die in See gegangen und verschollen sind, vgl. preuss. G betr. die Todeserklärung in See gegangener und verschollener Personen vom 24. Februar 1881, hamb. Rev. V in Betr. der Todeserklärung versch. Personen v. 14. Juli 1879 § 1 al. 3, § 6 unter 2.

keit der Mutter des Kindes, bezw. die des Verstorbenen, oder eventuell die Persönlichkeit des Anzeigenden mit der grösstmöglichen Sicherheit festgestellt wird.

4. Es ist den Schiffern gestattet, dem Schiffsjournal ein besonderes Geburts- und Sterberegister anzuheften, auf welches dann im Journal an dem betreffenden Tage unter Anführung der Registernummer verwiesen wird.

5. Der Schiffer hat zwei von ihm beglaubigte Abschriften dieser Beurkundungen demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Eine dieser Abschriften ist bei dem Seemannsamte aufzubewahren, die andere ist demjenigen Standesbeamten, in dessen Bezirk die Eltern des Kindes, bezw. der Verstorbene den Wohnsitz haben oder zuletzt gehabt haben, behufs Eintragung in das Register zuzufertigen (§ 62). Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Schiffsjournal der für den Standesbeamten des Hafenorts zuständigen Aufsichtsbehörde, regelmässig der niederen Verwaltungsbehörde (§ 11) vorzulegen. Diese hat beglaubigte Abschrift der in das Journal eingetragenen Standesurkunden dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört, behufs Controlirung der Eintragungen zuzustellen (§ 64 und 62). Handeln der Schiffer bezw. der Steuermann diesen ihnen obliegenden Verpflichtungen zuwider, so trifft sie Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft (§ 68).

II. Unbekannt ist dem deutschen Recht eine Eheschliessung auf Seeschiffen, bei der der Schiffer als Standesbeamter zu fungiren hätte, nach englischem Recht ist eine solche Eheschliessung, die in das official log-book einzutragen und dem Board of trade mitzutheilen ist (M. Sh. A. s. 273 unter 10 und s. 282 unter 8), möglich.

III. Ebenso wenig ist dem gemeinen deutschen Recht[7] eine besondere Testamentsform für Personen bekannt, welche sich an Bord

[7] Denn die jetzt unpraktische lex unica § 1 Dig. de bon. poss. ex test. mil. bezog sich nur auf Kriegsschiffe, doch dehnte die Praxis sie vielfach auch auf Kauffahrteischiffe aus. Ein sehr altes Beispiel enthält das lübische Niederstadtbuch zum Jahre 1365: „Sciendum quod Radeke Rone nauclerus Johannes van essen Hinricus kropelyn bartholomeus van Rostock fructuarii coram consilio lucide recognouerunt et testificabantur quod cum euerardus van Rone felicis recordationis cum ipsis in mari in naue dicti Radeke Rone naucleri moriturus esset, ipsis presentibus et audientibus ordinauit suum testamentum in hunc modum“ etc. Darunter das Siegel des Testators. Ueber das Schiffstestament s. Berdenis van Berlekom a. O. S 2—11; de Wal II Nr 206; Ord. de la marine III 11, 1—3; Code civil 988—997 (sehr ausführlich) danach niederländisches Burg. Wetb. 992 ff.,

von Schiffen befinden. Dagegen können diejenigen Personen, welche sich auf solchen Schiffen in See befinden, in deren Heimatshafen das preussische Landrecht gilt, ihr Testament auf militärische Art errichten, wobei gegenwärtig die Formvorschriften des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874 § 44 zu beobachten sind: der Inhaber der Schiffsgewalt gilt dabei als Offizier. Das Testament behält Geltung indessen nur dann, wenn der Testator wirklich auf der See, ehe das Schiff einen Hafen erreicht, oder zwar erst nach dem Einlaufen, jedoch so kurz darnach verstirbt, dass er vor einem ordentlich besetzten Gericht seine letztwillige Verfügung nicht hat wiederholen oder bestätigen können (PLR I 12 § 205—207).

IV. In Bezug auf die Obsorge für den an Bord befindlichen Nachlass[8], welche dem Führer des Schiffs obliegt, falls eine Person während der Reise verstirbt, enthalten die SeemO § 52 al. 2 u. 3 und das HGB Art. 676 zwar verschieden lautende Vorschriften, je nachdem der Verstorbene ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein Reisender war, doch wird man dieselben theilweise als sich gegenseitig ergänzend auffassen dürfen.

1. Stirbt ein Reisender, so ist der Schiffer verpflichtet[9], in Ansehung der an Bord befindlichen Effecten desselben das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen (Art. 676). Hierdurch ist den etwa auf dem Schiffe sich befindenden Angehörigen die Mitwirkung des Schiffers, wo sie derselben bedürfen, gesichert und einer Benachtheiligung der Erben vorgebeugt, falls sich keine Angehörigen an Bord befinden. In dem letzteren Falle

Cod. per la mar. ven. III 7, 1—5, auch schon Ancona 14, Stadtrecht von Wisby IV 2, 1. Vgl. jetzt auch Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 277 f.

[8] Ueber das Begräbniss an Bord Verstorbener s. Nebbens Sterling, De vectoribus in itineribus transmarinis, L. B. 1851, S 65 ff. und Berdenis van Berlekom S 17—21, Cons. c. 75, Ord. Karls V. von 1551, 30, Phil. II. von 1563 II 18, Niederlande 429, über die Sorge für den Nachlass s. Berdenis a. O. S 24 bis 28. Derselbe fasst den Schiffer als negotiorum gestor auf, nach Beaussant, Code maritime I Nr 156, welch letzterer eine Verpflichtung des Schiffers zur Obsorge leugnet, s. aber Niederlande 430 u. 531. Sehr ausführlich M. Sh. Act 1854 s. 194 bis 204, 1862 s. 20 f., Cod. per la m. merc. 98—100.

[9] Geschichtlich nicht uninteressant ist folgende Notiz aus dem J. 1379, einer Antwort der Fläminger auf Klageartikel der Hansestädte entnommen: „Nu es een recht int water van ouden tiden, dat elc sciphere die enich goed onder hem heift, dat vremden cooplieden, die ghestorven siin, toebehoort, dat sculdich es te kennen te gheven den balliu ende over te levern binnen 3 ghetiden op zeker boeten, om dat goet te lecghene in sekerer hant ten behoude van elx rechte“ (Hanserecesse A III Nr 325 unter 5, vgl. auch Nr 444 u. 7, 455 u. 6 und IV Nr 39 u. 4).

wird der Schiffer (nach Analogie des § 52 der SeemO) unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen eine Aufzeichnung des an Bord befindlichen Nachlasses vorzunehmen und sodann für dessen Aufbewahrung zu sorgen haben. Dasselbe wird ihm obliegen, wenn Streitigkeiten unter den Angehörigen entstehen sollten. In Bezug auf das weitere Verfahren in diesem Falle gilt das Gleiche, wie bei dem Tode einer Person der Schiffsbesatzung[10].

2. Stirbt eine solche, so hat der Schiffer in jedem Falle, also auch wenn sich Erben derselben an Bord befinden sollten, für die Aufzeichnung und Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für die Veräusserung des Nachlasses, soweit derselbe sich auf dem Schiffe befindet, Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung des Inventars hat wie unter 1 zu erfolgen. Nach deutschem Rechte gilt jedoch der Schiffer nicht als negotiorum gestor der Erben, wie allerdings noch der preussische Entwurf (Art. 464) wollte, sondern als Vertreter des Staats, er hat daher den Nachlass nicht den Erben auszuliefern und, bis diese Auslieferung möglich ist, was ja eine längere Zeitdauer beanspruchen kann, das Interesse der Erben dadurch wahrzunehmen, dass er die Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind oder deren Werth sich nur mindert, für Rechnung derselben veräussert, sondern er hat die Nachlassgegenstände selbst, den etwaigen Heuerrückstand nebst dem Inventar und dem Nachweise über den Todesfall demjenigen Seemannsamt zu übergeben, bei welchem es zuerst geschehen kann. Bietet sich vorher Gelegenheit, so sind Nachlassgegenstände, die dem Verderben ausgesetzt sind, zu verkaufen und deren Erlös abzuliefern[11]. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlassgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer die Uebergabe bei demjenigen Seeamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. Unterlässt er die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises oder verabsäumt er die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlass, so trifft ihn Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft (§ 99 unter 3).

[10] Dagegen nicht die Strafbestimmung SeemO § 99 unter 3. — Ueber niederländisches Recht s. Nebbens Sterling a. O. S 87—91. Nach demselben ist es bestritten, ob der Schiffer beim Tode eines Reisenden zur Inventarerrichtung verpflichtet sei, dafür de Pinto II Nr 402, dagegen die herrschende Meinung.

[11] Vgl. Berdenis a. O. S 38—46, Ord. de la mar. III 11, 4—11, franz. Regl. vom 23. Aug. 1739, Niederlande 445 und königl. Decr. vom 14. Nov. 1827. Der Schiffer hat das Recht, Gegenstände zu vernichten, die gesundheitsschädlich sind, Cod. per la m. m. 99 al. 2.

Mit einzelnen Staaten bestehen Verträge über die Behandlung des Nachlasses verstorbener Schiffsleute und Reisenden [12].

Die in dem älteren Seerechte anerkannten Erbberechtigungen gewisser Personen der Schiffsbesatzung am Nachlasse der Reisenden sind allenthalben aufgegeben [13].

B. Um die Durchführung der Strafrechtspflege ermöglichen zu helfen, hat der Führer des Schiffs gewisse Rechte und Pflichten, welche sonst dem Untersuchungsrichter, dem Staatsanwalt und den Polizeibehörden zustehen, während eine eigentliche Gerichtsbarkeit, die in den älteren Seerechten theils ganz allgemein theils für gewisse Verbrechen anerkannt war, dem heutigen Seerecht nicht mehr bekannt ist. Die Vorschriften der Reichsgesetzgebung beziehen sich nur auf den Fall, wenn Mitglieder der Schiffsbesatzung eine strafbare Handlung begangen haben, diese Beschränkung erklärt sich nur daraus, dass die betreffenden Vorschriften sich in der SeemO finden, eine analoge Ausdehnung derselben erscheint daher dann geboten [14], wenn auf hoher See eine strafbare Handlung von Reisenden begangen wurde, aber nur soweit, als allgemeine Grundsätze diese Ausdehnung unterstützen. Im einzelnen gilt Folgendes.

I. Begeht ein Schiffsmann ein Vergehen oder Verbrechen, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, so hat der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluss haben kann. Insbesondere soll er in den Fällen der Tödtung und schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau beschreiben, auch vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat (SeemO § 102). Soweit das Vergehen auf hoher

[12] Uebereinkommen mit Grossbritannien vom Jahre 1869 (Preuss. HA II 553), Consularverträge mit Italien 13, Spanien 13, Ver. Staaten 11, Russland 13, Brasilien 19, Griechenland 20, s. oben § 46 Anm 9.

[13] Consulat c. 72—75 (wurden lange Zeit in England angewendet, s. Jacobsen S 177), anders Ancona 23, s. Nebbens Sterling a. O. S 51.

[14] Ebenso Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 267. And. Ans. Meves S 93. Es scheint eine Vergesslichkeit vorzuliegen. § 17 des preuss. Ges vom 31. März 1841 bestimmte: „Hat ein Reisender auf dem Schiffe ein Verbrechen begangen, so gelten wegen dessen Verhaftung, Auslieferung und Ueberführung dieselben Vorschriften, welche oben für die Verbrechen des Schiffsvolks gegeben sind." Die Bestimmung wurde aufrecht erhalten durch die preuss. SeemO vom 26. März 1864 § 29 al. 1, ist aber in die Reichs-SeemO nicht übergegangen. Vgl. auch schon PLR II 8 § 1764 f.

See begangen wurde, wird man diese Vorschrift auf die Vergehen von Reisenden auszudehnen haben, dagegen bezieht sie sich, wie man richtig angenommen hat[15], im Auslande nur auf Verbrechen und Vergehen, die an Bord des Schiffes begangen wurden, eine Ausdehnung auf andere Personen als die der Schiffsbesatzung hat daher nur in dem Falle des § 4 unter 1 des Reichsstrafgesetzbuchs zu erfolgen. Ob dagegen die Staatsgewalt des Auslandes die strafrechtliche Verfolgung des Thäters übernimmt, ist für die Vorschrift des § 102 völlig gleichgiltig.

II. Zur weiteren Sicherung des Beweises hat der Schiffer das Recht, jederzeit und auch im Inlande die Effecten der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen (SeemO § 103 al. 1, vgl. StPO § 102). Diese Vorschrift ist singulärer Natur und daher nicht auszudehnen.

III. Der Schiffer ist ferner ermächtigt, denjenigen Schiffsmann, der sich des Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei, Fälschung oder einer nach dem Strafgesetzbuche mit Zuchthaus bedrohten Handlung schuldig gemacht hat, festzunehmen. Er ist sogar dazu verpflichtet[16], wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht (§ 103 al. 2, vgl. StPO § 125 und 127). Diese Rechte und Pflichten hat er nicht nur, wenn sich das Schiff auf der See oder im Auslande befindet, sondern auch dann, wenn es in einem deutschen Hafen liegt. Den Thäter hat der Schiffer unter Mittheilung der aufgenommenen Verhandlung an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme ablehnt[17], so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. In dringenden Fällen ist der Schiffer, wenn im Auslande ein Seemannsamt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Uebermittlung an die zuständige Behörde des Heimathafens, also nicht behufs seiner Bestrafung, zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen (§ 103 al. 3 und 4, vgl. auch StPO § 128)[18].

[15] Meves S 94, s. auch Perels, Intern. Recht S 81 ff.

[16] Die Verpflichtung fällt fort, soweit es sich um Reisende handelt, vgl. Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 267.

[17] Ueber diese Gründe vgl. Perels a. O. S 196 f.

[18] Ueber das Verfahren, wenn andere als die in § 57 unter 3 der SeemO bezeichneten Vergehen begangen werden, vgl. Perels a. O. S 197.

§ 49. Vorschriften des Gewerberechts, a. besondere Qualification[1].

Nachdem wir das Gebiet des öffentlichen Rechts von dem des Privatrechts abzugrenzen versucht haben, erübrigt es noch, die Vorschriften des seerechtlichen Gewerberechts kennen zu lernen. Von denselben sind hier zu besprechen einerseits die Bestimmungen über eine besondere Qualification gewisser Personen der Schiffsbesatzung, andererseits diejenigen, die den allgemeinen Gewerbebetrieb der Schiffsleute regeln.

I. Geht man davon aus, dass der Schiffer ein Angestellter des Rheders ist, so wird man geneigt sein, diesem die Auswahl der zum Schiffer geeigneten Person völlig freizugeben, da ja die Anstellung einer ungeeigneten Persönlichkeit schon wegen der civilrechtlichen Haftung und wegen der Gefahr des Eigenthumsverlusts nicht zu befürchten sei. In der That ist dies der Standpunkt einzelner Gesetzgebungen[2]. Die weit überwiegende Mehrzahl derselben aber hat den Kreis der Personen enger umgrenzt, aus denen der Rheder den Schiffer und gewisse Schiffsoffiziere auszuwählen berechtigt ist, von der Erwägung ausgehend, dass es keineswegs nur Privatinteressen sind, welche diesen Personen anvertraut werden, sondern dass die Obhut über Schiff und Ladung und vor allem die auf dem Schiffe befindlichen Personen im öffentlichen Interesse nur geeigneten

[1] GewO § 31 u. 40, Bekanntmachungen des Bundesraths vom 25. Sept. 1869 und 30. Mai 1870, vom 21. Dec. 1874, 19. Juni und 25. Juni 1875, Ges vom 27. Juli 1877 § 26—28 u. § 34, Ges b. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen vom 11. Juni 1878, und dazu Bek. des Bundesraths vom 30. Juni 1879, s. § 12 IV 3. — Aelteres deutsches Recht: Wegen mangelnder Kenntnisse setzen Strafen fest: Hans. Seerecht III 1 und bremer V vom 5. Dec. 1731 Art. 1 und 2, auch PSR III 39 und IV 16, Danziger Willkühr 1761 I 4, 5, 4 und 6, 8, s. ferner PLR II 8 § 1446 f. (Prüfung vor den Schifferalten). Staatliche Prüfung: hamburger Publicandum vom 6. Nov. 1826 (dazu Regulativ vom Juni 1854) und bremer Anordnung vom 7. Juli 1828 (dazu V vom 2. Mai 1853), mecklenb. V vom 14. Oct. 1848 (rostocksche V vom 10. Jan. 1855), oldenb. Ges vom 21. Aug. 1856 und Ges vom 13. April 1864, preuss. Instruction vom 1. Febr. 1862, s. auch preuss. GewO vom 17. Jan. 1845 § 18 und 45. — Fremdes Recht: England 13/14 Vict. c. 93, MShA s. 131—140. 240—242, MShA 1862 s. 5—12. 17. 23 f., 42/43 Vict. c. 72; über Frankreich s. Desjardins II Nr 359—374; Italien Cod. per la mar. merc. 57—65. 67—70 (modif. durch Ges vom 24. Mai 1877), V vom 29. Aug. 1872 b. die Maschinisten; Finland V vom 15. April 1874. — Literatur: Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 100—113. 386—410, Zorn, Staatsrecht II 581—583. 605 bis 612, Möller in Hartmanns Z f. GG V 467—471, Cäsar, Handb. der deutschen Reichs-GG b. die Seeunfälle, 1882, S 48 ff. 57 f., sehr subjectiv Nizze S 332—335.

[2] Gegenwärtig namentlich in den Niederlanden und den Vereinigten Staaten, soweit es sich um Segelschiffe handelt, b. der Dampfschiffe s. Rev. Stat. s. 4438 ff.; in England wurde diese Auffassung erst im Jahre 1850 verlassen.

Persönlichkeiten zu überlassen sei. Derartige Bestimmungen galten schon vor Erlass des Handelsgesetzbuchs in den deutschen Küstenstaaten, sie wurden von dem letzteren ausdrücklich unberührt gelassen (Art. 527). Nachdem dann dieser Gegenstand durch Art. 54 der Verfassung der Competenz des Bundes bezw. Reichs überwiesen worden war, ist eine umfassende einheitliche Regelung desselben vorgenommen worden. Es haben sich gegenwärtig Seeschiffer, Seesteuerleute und Maschinisten der Seedampfschiffe im allgemeinen über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniss der zuständigen Verwaltungsbehörde auszuweisen, die auf Grund dieses Nachweises ertheilten Zeugnisse gelten für das ganze Bundesgebiet und zwar auf Lebenszeit, doch kann die Gewerbebefugniss durch Spruch eines Seeamtes entzogen werden.

II. Betreffs der Verpflichtung, besonders qualificirte Personen anzustellen, sind zunächst folgende Begriffe von Wichtigkeit:

1. Küstenschiffahrt: darunter ist zu verstehen die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grad n. B. und in der Ostsee

a. mit Seeschiffen unter 30 Tonnen Tragfähigkeit (= 63,6 Cubikmeter Raumgehalt),

b. mit solchen Fahrzeugen jeder Grösse, welche sich nicht über 20 Seemeilen von der Küste entfernen und nicht zur Beförderung von Reisenden dienen (also namentlich Schleppschiffen),

c. mit kleinen zur Fischerei dienenden Fahrzeugen (Kuttern, Schaluppen etc.) und mit Lootsen- und Lustfahrzeugen.

2. Küstendampfschiffahrt: die Fahrt mit Schleppdampfschiffen und solchen Seedampfschiffen, deren Fahrten sich nicht über 50 Seemeilen von der Küste erstrecken.

3. Kleine Fahrt: die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grad n. B. und in der Ostsee mit Seeschiffen von 30 bis ausschliesslich 100 Tonnen Tragfähigkeit (= 63,6 — 212 Cm. RG.).

4. Grosse Fahrt: diejenige Seeschiffahrt, welche die Grenzen der Küstenschiffahrt und der kleinen Fahrt bezw. der Küstendampfschiffahrt überschreitet, sie ist:

a. europäische Fahrt, wenn sie nur europäische Häfen und Häfen des mittelländischen, schwarzen und azowschen Meeres berührt,

b. aussereuropäische Fahrt, wenn sie diese Grenzen überschreitet.

III. Im einzelnen gelten folgende Bestimmungen:

1. Den Landesgesetzen ist es einstweilen überlassen, zu bestimmen, ob und welcher Nachweis der Befähigung für die Führer von

Küstenschiffen (II 1) erforderlich ist. Nur in Hamburg wird von der Deputation für Handel und Schiffahrt ein Befähigungszeugniss ausgestellt, nachdem sich der Betreffende über solche Befähigung vor dem Marineinspector ausgewiesen hat (hamb. Bek. vom 31. Mai 1872)[3].

2. Die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt ist bedingt durch die Ablegung einer Prüfung. Zugelassen zu derselben wird nur derjenige, der nach Ablauf des 15. Lebensjahres mindestens 60 Monate zur See gefahren ist. Hat der Betreffende die Steuermannsprüfung (3 b) bestanden, so wird ihm die Prüfung, nicht aber die 60monatliche Fahrt erlassen[4].

3. Zur Zulassung als Steuermann auf grosser Fahrt ist erforderlich:

a. die Zurücklegung einer 45monatlichen Fahrzeit nach Ablauf des 15. Lebensjahres, davon mindestens 24 Monate entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen oder als Obermatrose (Bek. vom 25. Juni 1875) der Marine und mindestens 12 Monate auf einem Segelschiffe;

b. die Ablegung der Steuermannsprüfung: zu dieser wird man zugelassen nach 33monatlicher Fahrzeit zur See, wovon mindestens 12 Monate entweder als Vollmatrose der Handels- oder als Obermatrose der Kriegsmarine[5].

4. Zur Zulassung als Schiffer auf grosser Fahrt ist erforderlich die Ablegung der Schifferprüfung für grosse Fahrt. Zu dieser wird man zugelassen, wenn man

a. die Steuermannsprüfung abgelegt hat (3 b),

b. mindestens 24 Monate lang nach der Zulassung als Steuermann (3 a und b) auf Kauffahrteischiffen[6] in dieser Eigenschaft gefahren ist,

[3] Vgl. Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 106 Anm 3. Aufgehoben ist das preuss. Reglement vom 20. Mai 1864 durch V vom 13. Nov. 1869, und die mecklenburgische V betr. die Befähigung zur Führung von Küstenfahrzeugen vom 30. März 1865 durch V vom 3. April 1873 § 2. Nach § 1 der letzteren V ist ein Befähigungszeugniss nicht weiter erforderlich.

[4] Ohne vorgängige Ablegung der Prüfung sind zuzulassen: ehemalige Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen der kaiserl. Marine ohne Nachweis der Fahrzeit, ehemalige Unterlieutenants nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens sechzigmonatlichen Fahrzeit zur See (Bek. des Bundesraths vom 21. Dec. 1874 § 3).

[5] Ohne Prüfung und ohne Nachweis der Fahrzeit wird als Steuermann auf grosser Fahrt zugelassen jeder ehemalige Offizier der Marine (Bek. vom 21. Dec. 1874 § 2).

[6] Die Fahrzeit zur See als nautischer (s. Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 107 Anm 4) Deckoffizier der Marine ist der Fahrzeit zur See als Steuermann und Einzelsteuermann gleich zu achten (Bek. von 1874 § 4).

c. und während dieser Fahrzeit Beobachtungen und Berechnungen über Curse und Distanzen, Breite und Länge ausgeführt und schriftlich aufgezeichnet hat [7].

5. Besondere Bestimmungen gelten bezüglich der Zulassung als Schiffer auf europäischer Fahrt (II 4 a) mit Segelschiffen unter 250 Tonnen (= 530 Cm. RG.) Tragfähigkeit und mit Dampfschiffen jeder Grösse. Es genügt hierzu die Ablegung der Steuermannsprüfung und die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 36monatlichen Fahrzeit [8] zur See als Steuermann, wovon mindestens 24 Monate als Einzelsteuermann zugebracht sein müssen.

6. Bezüglich der Maschinisten werden dreierlei Befähigungszeugnisse ausgestellt, zu welchen man durch entsprechende Prüfungen die Berechtigung erlangt.

a. Um zur Maschinistenprüfung dritter Classe zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens 48monatlichen Lehrzeit, entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder theilweise in solchem, theilweise in einer Maschinenwerkstatt. Von der Lehrzeit im Maschinenpersonal müssen mindestens 12 Monate an Bord in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht sein. Das Zeugniss berechtigt zur Leitung der Maschinen in der Küstendampfschiffahrt (II 2).

b. Die Zulassung zur Maschinistenprüfung zweiter Classe erfordert die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Lehrzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Von der Lehrzeit müssen mindestens 24 Monate in der Maschinenwerkstatt und mindestens 24 Monate in dem Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein. Das Zeugniss berechtigt zur Leitung der Maschinen in europäischer Fahrt [9].

c. Die Zulassung zur Maschinistenprüfung erster Classe erfordert die Zurücklegung einer mindestens 24monatlichen Dienstzeit als Ma-

[7] Ohne Ablegung der Schifferprüfung für grosse Fahrt sind zuzulassen a. ehemalige Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen der Marine nach Zurücklegung einer sechzigmonatlichen Fahrzeit zur See nach Vollendung des 15. Lebensjahres, b. ehemalige Unterlieutenants zur See nach Zurücklegung einer sechzigmonatlichen Fahrzeit, wovon mindestens 24 Monate in der Charge als Unterlieutenant zur See oder als Steuermann (Bek. von 1874 § 1).

[8] Diese Fahrzeit ist nachzuweisen, worauf das Befähigungszeugniss ausgestellt wird (Bek. vom 30. Mai 1870 § 17): erst durch die Ausstellung dieses Zeugnisses wird der Steuermann zum Schiffer qualificirt, SA II 402 f.

[9] Wer die Prüfung zweiter Classe nicht besteht, kann doch nach Ermessen ein Zeugniss dritter Classe erhalten (§ 4 der Bek. vom 30. Juni 1879).

schinist zweiter Classe auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen. Das Zeugniss berechtigt zur Leitung der Maschinen auch in aussereuropäischer Fahrt[10].

IV. Ausser einem gehörig qualificirten[11] Schiffer (III 1. 2. 4. 5) muss auf grosser Fahrt (II 4 a und b) sich an Bord von Schiffen, welche 212 Cm. RG. und mehr (eine Tragfähigkeit von 100 Tonnen und mehr) haben, ein qualificirter Steuermann befinden, und wenn auf einem solchen Schiffe mehrere Steuerleute angestellt sind, so muss einer derselben (der Obersteuermann) die Schifferprüfung für grosse Fahrt bestanden haben. Küstendampfschiffe müssen mindestens einen Maschinisten 3. Classe, Dampfschiffe auf europäischer Fahrt einen 2. und mindestens einen 3. Classe, Dampfschiffe auf aussereuropäischer Fahrt einen 1. und mindestens einen 2. Classe an Bord haben. Die Unterlassung der Beobachtung dieser Vorschriften hat für den Rheder nur civilrechtliche Nachtheile, auch derjenige, welcher, ohne dazu qualificirt zu sein, eine derartige Stellung eingenommen hat, verfällt deshalb nicht in Strafe[12], wohl aber kann die Ausübung bezw. Weiterausübung eines solchen unberechtigten Gewerbebetriebs verhindert werden, wozu insbesondere die Hafenbehörden durch Verweigerung der Erlaubniss zum Auslaufen in der Lage sein werden, ebenso werden die Seemannsämter wenigstens einen indirecten Zwang ausüben können. Eine genauere Regelung der Rechtsfolgen solcher Uebertretungen, sei es auf reichs-, sei es auf landesgesetzlichem Wege, ist dringend erforderlich[13].

[10] Ehemalige Maschinisten, Obermaschinisten und Maschineningenieure der Marine sind als Maschinisten erster Classe, ehemalige Maschinenmaate und Obermaschinenmaate als solche zweiter, und ehemalige Obermaschinen-Applicanten als solche dritter Classe von der zuständigen Verwaltungsbehörde zuzulassen, wenn sie ihre Befähigung durch Zeugnisse der Marinebehörden nachweisen (§ 6).

[11] Zur gehörigen Qualification gehört die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses von Seiten der zuständigen Verwaltungsbehörde, SA II 402 f.

[12] Wenigstens nimmt die herrschende Ansicht an, dass § 147 unter 1 der GewO keine Anwendung auf sie finde. Die Seeämter scheinen anderer Ansicht zu sein, SA II 260, IV 585 f. 608. 763, ebenso Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 104 f.

[13] Denn dass täglich in dieser Hinsicht gefehlt wird, zeigt ein Blick in die Entscheidungen der Seeämter. Die ältere Particulargesetzgebung kannte überdies eine Verpflichtung des Schiffers, Schiffsjungen mitzunehmen, z. B. bremer V vom 14. Oct. 1857 und 12. Oct. 1868 (aufgehoben durch V vom 13. März 1873), mecklenb. V vom 21. Febr. 1853 und 23. Dec. 1856 (vgl. Publicandum vom 27. Dec. 1867 § 6), oldenb. Ges vom 5. Juni 1858 und Bek. vom 15. Juni 1858, auch hamb. Bek. vom 27. August 1868, Regl. für den Wasserschout von 1865 § 5 (ebenso die älteren Reglements).

V. Die Reichsgesetzgebung kannte ursprünglich nur Zulassungserfordernisse, denen durch den Nachweis theoretischer Kenntnisse und praktischer Erfahrung Genüge geleistet wurde, dagegen konnte demjenigen, welchem einmal die Zulassung gewährt worden war, die Gewerbebefugniss nicht wieder entzogen werden, mochte er auch bei Ausübung des Gewerbes sich grobe Pflichtverletzungen zu Schulden haben kommen lassen[14]. Dagegen hat die neuere Reichsgesetzgebung (G vom 27. Juli 1877 § 26 und G vom 11. Juni 1878) eine Entziehung der Befugniss zur Ausübung des Seeschiffer-, Seesteuermann- und Seemaschinistengewerbes durch den Spruch eines Seeamts ermöglicht. Um alle diese Bestimmungen mit einander in einen vernünftigen Zusammenhang zu bringen, bedarf es eines genaueren Eingehens auf die ratio und Entstehungsgeschichte derselben. Der Zweck aller hier in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften ist der, für die Sicherheit der Seeschiffahrt, insbesondere aber der auf dem Schiffe anwesenden Personen zu sorgen. Dies sucht die Gesetzgebung zunächst dadurch zu bewirken, dass sie nur solchen Personen gestattet, gewisse Stellungen zu übernehmen, welche gewisse Kenntnisse und genügende Erfahrung nachgewiesen haben, weiter aber ist es auch erforderlich, dass diese Personen auch diejenigen moralischen Charaktereigenschaften besitzen, welche nöthig sind, um einer so verantwortlichen Stellung gewachsen zu sein. Das Vorhandensein dieser letzteren ist praktisch von gleicher oder vielmehr von noch grösserer Wichtigkeit als theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung; freilich ist eine Prüfung, ob dieselben vorhanden sind, aus praktischen Gründen vor der Zulassung nicht leicht möglich[15], wohl aber nach derselben, wenn sich ein Seeunfall ereignet hat, da eine Untersuchung in diesem Falle obligatorisch ist (G vom 27. Juli 1877 § 2). Und so ist denn den Seeämtern die Befugniss eingeräumt, wenn sich ergiebt, dass ein deutscher Schiffer, Steuermann oder Maschinist einen Unfall oder dessen Folgen infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, diesem auf Antrag des Reichscommissars durch den Spruch die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen[16].

[14] Dagegen kannte die ältere Landesgesetzgebung eine solche Entziehung, z. B. hamb. SO 1865 Art. 33 al. 3 (= 1854 Art. 28 Satz 2), lüb. SO 1853 Art. 34.

[15] Sehr bemerkenswerth ist es, dass die Revised Statutes der Ver. Staaten nur demjenigen eine Licenz als Führer eines Dampfschiffs geben lassen, hinsichtlich dessen feststeht, that his capacity, experience, habits of life and character are such as to warrant the belief, that he can be safely intrusted with the duties and responsibilities of the station for which he makes application, s. 4439.

[16] Erforderniss der Möglichkeit der Entziehung ist also a. Verschuldung eines

Ueber die Frage, wann eine solche Entziehung materiell auszusprechen ist und wann nicht, darüber s. § 53 B, hier ist nur über einige formelle Voraussetzungen und die Rechtswirkungen einer solchen zu handeln. Um dabei zu richtigen Resultaten zu gelangen, ist es vor allem nothwendig, eine Unterscheidung zu machen, die in den Gesetzen vorausgesetzt, wenn auch nicht klar durchgeführt wird. Die Gesetze sprechen nämlich vom Schiffer, Steuermann, Maschinisten bald in dem Sinne, dass sie diejenigen Personen im Auge haben, die factisch Führer des Schiffs oder Stellvertreter von solchen oder Leiter des Maschinenwesens gewesen sind, bald in einem ganz anderen Sinne, nämlich in dem, dass sie Personen im Auge haben, die formell zum Einnehmen solcher Stellungen berechtigt sind, also in dem unter III besprochenen Sinne[17]. Diese beiden Wortbedeutungen (Schiffer u. s. w. im materiellen Sinne und Schiffer u. s. w. im formellen Sinne) muss man nun wohl auseinanderhalten, will man nicht zu den absurdesten Schlussfolgerungen gelangen, und es ist daher immer zunächst zu untersuchen, in welchem Sinne jene Worte in dem Gesetze aufzufassen sind. Dies vorausgeschickt, sind nun die gesetzlichen Bestimmungen im einzelnen zu betrachten, wobei wir zunächst den Fall der Küstenschiffahrt (II 1 und III 1), da bei ihm Besonderheiten gelten, ausser Acht lassen.

1. Voraussetzung der Entziehung der Gewerbeberechtigung ist, dass ein Schiffer, Steuermann oder Maschinist[18] eines deutschen Schiffs den Unfall oder dessen Folgen verschuldet hat (§ 26 cit.). Hier sind diese Bezeichnungen im materiellen Sinne zu verstehen, d. h. es genügt nicht, dass eine Person die formelle Berechtigung zur Ausfüllung einer solchen Stellung gehabt hat, sondern sie muss Schiffer, Steuermann, Maschinist de facto gewesen sein[19]:

Unfalls u. s. w., b. Mangel der erforderlichen Eigenschaften, s. § 53 B II. Nach der Regierungsvorlage § 23 genügte Verschuldung eines Unfalls u. s. w. „durch Fahrlässigkeit, Unfähigkeit oder Vorsatz". Die Commission suchte sich im Ausdruck an § 53 der GewO anzuschliessen („Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung der Genehmigung oder Bestellung u. s. w. vorausgesetzt werden mussten"), bemerkte aber bald, dass bei dieser Fassung der Hauptpunkt unberücksichtigt bleiben würde.

[17] Auch die Seeämter und insbesondere das OSA verwirren diese beiden Begriffe, z. B. IV 770.

[18] Auf die Staatsangehörigkeit desselben kommt nichts an, vgl. Perels S 387 f.

[19] Gleichgiltig ist dagegen, ob die betr. Person solche Stellungen gewerbemässig annimmt (SA III 105 u. 99) und ob sie zu dem Rheder in einem Dienstverhältniss steht (SA III 775). Das OSA hält sogar die Entziehung für möglich, wenn eine qualificirte Person vom Lande aus einen Seeunfall verursacht (SA III 775 f.)! Dagegen auch Perels S 390.

wann das letztere der Fall ist, darüber entscheidet die seemännische Auffassung, maassgebend wird in der Regel, wenn auch nicht immer [20], die Musterrolle sein. Gleichgiltig ist es aber hierbei, ob die betreffende Stellung mit einer qualificirten Person besetzt werden musste oder nicht [21]. Es kann daher einer qualificirten Person, welche nicht eine solche Stellung bekleidet, aber den Unfall verschuldet hat, die Qualification nicht entzogen werden, da nur die factische Bekleidung jener verantwortlichen Stellungen die Beobachtung der besonderen Pflichten auferlegt, deren Verletzung mit Patententziehung bedroht ist. Auf der andern Seite kommt es nicht darauf an, ob die Person, welche in der factischen Stellung eines Schiffers u. s. w. einen Unfall verschuldet hat, berechtigt war, diese Stellung einzunehmen, oder nicht. Es kann daher nicht nur eine eigentliche Patententziehung stattfinden, d. h. das Berechtigungszeugniss entzogen, für ungiltig erklärt werden, sondern es darf auch solchen Personen, die noch kein solches Patent erlangt haben, die Möglichkeit der Erlangung eines solchen aberkannt werden [22]. Und zwar ist es dabei gleichgiltig, ob die betreffende Person in ihrer damaligen Stellung eine besondere Qualification haben musste oder nicht, ebenso, ob sie etwa schon eine theoretische Prüfung bestanden und nur aus irgendwelchen Gründen das Zeugniss noch nicht ausgestellt erhalten hatte oder nicht: in allen diesen Fällen kann durch Spruch des Seeamts für die betreffende Person die Erlangung der Berechtigung unmöglich gemacht werden. Dies ergiebt sich zwar nicht aus dem Wortlaut der gesetzlichen Bestimmungen, muss aber als nothwendige Folgerung aus denselben entnommen werden.

[20] Wenn nachgewiesen werden kann, dass de facto nicht der in der Musterrolle bezeichnete Schiffer, sondern eine andere Person, etwa der Eigenthümer des Schiffs, das Commando gehabt hat, so ist dieser eben der wirkliche Schiffer gewesen. Fälle dieser Art kommen vor, vgl. SA I 431 ff.

[21] Von Wichtigkeit ist dies in Bezug auf den Steuermann, s. oben unter IV.

[22] Das Gegentheil hält das OSA für „selbstverständlich" (SA IV 770, vgl. auch SA II 328 und 403, ferner Perels S 387); in dem ersteren Falle kam es lediglich darauf an, ob der Betreffende als Steuermann oder blos als Bestmann fungirt hatte. War das erstere der Fall, so war das Seeamt berechtigt, ihm die Möglichkeit der Erlangung der Steuermannsqualification — das Zeugniss war ihm nach bestandenem Examen wegen mangelnder Fahrzeit noch nicht ausgestellt worden — durch seinen Spruch zu entziehen. Oder soll wirklich der Steuermann, der heute in dem Spruch eines Seeamts als Urheber einer Katastrophe und unfähig zur Wahrnehmung seiner Stellung bezeichnet wird, morgen die Ausstellung seines Patents von der Verwaltungsbehörde verlangen dürfen?

2. Im Gegensatze zum Regierungsentwurfe, nach welchem die Unfähigkeitserklärung in Bezug auf eine qualificirte Stellung auch die zu allen anderen nach sich ziehen sollte, wurde folgende Bestimmung zum Gesetze erhoben (Ges vom 27. Juli 1877 § 26 al. 2): „Einem Schiffer, dem die Befugniss entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamts auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden." Es entsteht die Frage, ob diese Bezeichnungen hier im formellen oder im materiellen Sinne zu nehmen sind. Würde man die erstere Auffassung adoptiren, so würde man den Umfang der formellen Qualificationsberechtigung zu prüfen haben, und denjenigen, welchem die Steuermannsqualification belassen wird, wenn dem Erforderniss der Fahrzeit (Bek. § 6 und 11 unter b) Genüge geleistet ist, für berechtigt erachten müssen, als Schiffer in kleiner und europäischer Fahrt weiter zu functioniren und ein dementsprechendes Zeugniss zu verlangen. Sehr mit Recht hat die Praxis diese Auffassung verworfen und die materielle Bedeutung zu Grunde gelegt[23]. Danach ist unter der Stellung eines Steuermanns nur eine solche zu verstehen, in welcher der Betreffende unter der Oberleitung einer anderen Person die Schiffsführung erhält, während jede selbständige Leitung eines Schiffes — also auch eine solche auf kleiner Fahrt — mit der Aberkennung der Schifferberechtigung aberkannt ist[24]; ausserdem aber tritt das formelle Element doch insoweit hervor, als es sich handelt um einen Steuermann im materiellen Sinne, welcher formelle Schifferberechtigung haben muss (Bek. § 13): diesem darf die letztere nicht aberkannt sein[25]. Im übrigen aber unterscheidet die Praxis mit Recht zwischen der selbständigen Stellung des Schiffers und der eines Steuermanns, welcher unter Oberleitung des Schiffers steht[26]. Keine solche Unterscheidung wird bezüglich der Maschinisten gemacht, demnach entzieht hier jede Aberkennung das Recht, irgend eine qualificirte Stellung einzunehmen.

3. Ist die Gewerbeberechtigung entzogen, so ist sie principiell für immer entzogen, eine Entziehung auf Zeit darf nicht ausgesprochen werden. Dagegen ist es möglich, dass einem Schiffer, Steuermann[27]

[23] Unterstützt wird diese Auslegung durch die Materialien, sten. Ber. S 334.

[24] Ebenso das OSA V 88, auch I 660, s. aber unten 4 b.

[25] Ebenso Perels S 403. Sie kann ihm andererseits aberkannt und die Steuermannsqualität belassen werden, SA I 523. 529, V 32.

[26] SA I 523 ff., III 609 ff., IV 80 f. 221 ff., vgl. Perels S 396 f.

[27] Dem Schiffer, dem auch die Steuermannsqualification entzogen wurde, kann zunächst nur die letztere wieder eingeräumt werden, andere Unterscheidungen dürfen aber nicht gemacht werden, s. Perels S 410.

oder Maschinisten, dem die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, dieselbe wieder eingeräumt wird. Dies darf geschehen nach Ablauf eines Jahres — von dem Moment an, in welchem die Entscheidung rechtskräftig geworden — durch das Reichsamt des Innern, wenn anzunehmen ist, dass der Betreffende fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird (G vom 27. Juli 1877 § 34). Die Behörde entscheidet hierüber nach freiem Ermessen, nachdem sie die Sachlage — etwa nach gutachtlichen Mittheilungen der Landesregierung oder Prüfungscommission — geprüft hat. Die Bestimmung ist analog anzuwenden auf den Fall, wenn Jemandem nur die Möglichkeit zur Erlangung der Gewerbebefugniss entzogen ist[28].

4. Eine besondere Rechtsstellung nehmen die Küstenschiffer[29] ein; in Bezug auf ihre gewerberechtliche Stellung hat sich eine Controverse zwischen einzelnen Seeämtern und dem Oberseeamt erhoben[30]. Wir betrachten zuerst diejenigen Landesgesetzgebungen, welche zur Zulassung als Küstenschiffer ein Befähigungszeugniss überhaupt nicht verlangen.

a. Es entsteht hier die Frage, ob einem solchen Küstenschiffer die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden darf oder nicht. Die Beantwortung der Frage hängt davon ab, wie man das Verhältniss der Bek. des Bundesraths vom 25. September 1869, insbesondere des § 4 derselben, zu § 31 der Gewerbeordnung auffasst. Nimmt man mit dem Oberseeamt an, dass der § 4 die besondere Genehmigung ertheile, welche laut Ueberschrift zum II. Titel II 2 der Gewerbeordnung erforderlich ist, so wird man eine Entziehung für zulässig erachten müssen. Fasst man aber den § 4 auf als einen Verzicht von Seiten des Reichs auf eine besondere Genehmigung, so muss man das Gegentheil annehmen. Gegen diese Auffassung lässt sich zwar scheinbar einwenden, dass der Bundesrath nicht auf etwas Verzicht leisten könne, was ein Reichs-

[28] Unhaltbar ist die Ansicht des OSA, dass durch einen Verzicht auf die Gewerbebefugniss eine Aberkennung durch das Seeamt gegenstandslos werde, SA III 267, die letztere entzieht jede Möglichkeit der Wiederzulassung (ausser durch das Reichsamt), namentlich einer solchen durch nochmalige Ablegung der Prüfung, der Verzicht dagegen nicht. Vgl. übrigens Perels a. O. S 400—402 u. 410.

[29] Dass die Küstenschiffahrt einen Theil der Seeschiffahrt bildet, ist unbestreitbar, SA II 330 u. ö., s. oben S 150.

[30] Vgl. SA II 330 f., III 208—211. 738, IV 610 f. 764 f. (OSA), IV 485 (SA Stettin), IV 527 (SA Brake), dagegen II 328, III 210, IV 608. 763 (SA Stralsund), III 737 (SA Flensburg). Der Ansicht des OSA schliesst sich an Perels a. O. S 388.

gesetz verlange, allein dieser Einwand ist hinfällig, denn wenn man den § 31 so strict interpretiren wollte, so würde es auch unzulässig sein, dass Personen ohne Qualification überhaupt als Steuerleute fungiren dürfen, vielmehr wird man sagen müssen, dass § 31 nur das allgemeine Princip enthalte, dessen nähere Begrenzung durch die Vorschriften das Bundesraths hat erfolgen sollen und erfolgt ist. Daher gewährt der § 4 der Vorschriften den Einzelstaaten nur das Recht, eine besondere Genehmigung für die Ausübung des Küstenschiffergewerbes festzusetzen, während eine besondere Normirung des Steuermannsgewerbes für die nicht nach § 12 und 13 der Vorschriften obligatorischen Fälle den Einzelstaaten untersagt ist. Haben aber die Einzelstaaten von jenem ihnen zustehenden Rechte keinen Gebrauch gemacht, machen sie also die Ausübung des Gewerbes nicht abhängig von der Ausstellung eines besonderen Befähigungszeugnisses, dann kann auch die Ausübung durch Spruch eines Seeamts im Einzelfalle nicht entzogen werden. Für diese Auffassung kann zwar nach dem oben unter V 1 Bemerkten nicht geltend gemacht werden, dass das Gesetz und die seemännische Auffassung immer lediglich von Patententziehung sprechen, wohl aber ist als durchschlagender Grund für dieselbe die allgemeine Auffassung der Gewerbeordnung anzuführen, wonach die Ausübung eines Gewerbes, welches allen Personen offen steht, einer einzelnen Person nicht entzogen werden darf, eine Auffassung, die zwar später für gewisse Ausnahmefälle verlassen worden ist, zur Zeit des Erlasses jener Vorschriften aber ausnahmslos bestand. Und endlich gewährt jener § 4 doch offenbar nicht den Küstenschiffern eine Genehmigung, sondern den Einzelstaaten, erscheint demnach den Küstenschiffern gegenüber nicht als eine Genehmigung, sondern als das gerade Gegentheil davon, nämlich als Verzicht auf eine solche von Seiten des Reiches.

b. Verlangt der Einzelstaat, wie Hamburg, einen besonderen Nachweis der Befähigung für Küstenschiffer, verzichtet er also nicht auch, ebenso wie das Reich, auf einen solchen, so kann doch die Entziehung nur auf reichsrechtlichem Wege, also durch Spruch eines Seeamts, erfolgen; dabei ist anzunehmen, dass eine solche Entziehung eine ausdrückliche sein muss, dass also die Entziehung der reichsrechtlichen Schiffer- oder Steuermannsqualität nicht ipso jure die Unfähigkeit als Küstenschiffer zu fahren in sich schliesst[31], hierauf vielmehr besonders zu erkennen ist. Zu dieser Entscheidung führt sowohl die factisch so grosse Verschiedenheit zwischen der Küstenschiffahrt und der sonstigen

[31] And. Ansicht ist das OSA, SA V 89.

Schiffahrt, als namentlich auch die verschiedene staatsrechtliche Regelung dieses Gegenstandes.

§ 50. b. Der Gewerbebetrieb im allgemeinen, insbesondere An- und Abmusterung[1].

Schon die früher allgemein verbreitete Auffassung, dass ein grosser Theil der Schiffsbesatzung Staatsangehörige desjenigen Landes sein mussten, dessen Flagge das Schiff führen sollte, brachte es mit sich, dass die Gesetzgebung auch die gewerbliche Seite des Schiffsdienstes zu regeln unternahm, in Deutschland scheint es indessen zunächst das Verbot der Doppelverheuerung gewesen zu sein, dessen genauere Durchführung als der Ausgangspunkt der heutigen Entwicklung aufzufassen ist. Es bestimmte nämlich die hanseatische Gesetzgebung (Rec. v. 1591 Art. 18, Hans. Seer. IV 1, Hamb. Stat. von 1603 II 14, 25), dass ein Schiffer nur solche Schiffsleute annehmen dürfe, welche „gnugsame Passport" von ihrem früheren Dienstherren beibrächten, und diese Urkunden sollten in Formularen ausgestellt werden, welche bei den Schiffergesellschaften der einzelnen Hansestädte zu entnehmen seien. Bald wurden indessen, wie es scheint, nach dem Vorgange der niederländischen Municipalgesetzgebung[2], besondere

[1] SeemO § 5—23, preuss. Entw 439—443. — Aeltere deutsche Gesetzgebung: Reglements für den Wasserschout Hamburg vom 31. Aug. 1691 (bei Langenbeck, Anm. S 103 ff.), 5. Dec. 1766, 13. Mai 1786, 27. Dec. 1849, 2. Aug. 1854, 10. Dec. 1856, 22. Dec. 1865; Lübeck: 1782, 18. Sept. 1824, 12. April 1853; Bremen: 15. Mai 1805, 6. Januar 1862; Oldenburg: Instr. f. den Wassersch. zu Brake vom 3. Oct. 1836, Bek. betr. Dienstbücher vom 20. März 1848, Ges b. Einführung von Schiffsdienstbüchern vom 14. April 1857, SeemO vom 11. Mai 1864 Art. 2 ff.; Preussen: ALR II 8 § 1535, Schwed.-pomm. Seer. I 5, 3, Schwed.-pomm. V vom 1. Oct. 1735, Danz. Willkühr I 4, 6, 1 und 21, Hafen-Ordnungen von Danzig vom 1. Jan. 1821 § 10 und 31, von Pillau vom 14. März 1822 § 13, von Königsberg vom gl. Tage § 19 f., für Stettin u. s. w. vom 22. Aug. 1833 § 8. 39—43, weiteres bei Mahnke S 414 ff., auch S 33 ff., preuss. SeemO vom 26. März 1864 § 1—24 (dazu Jebens im CO NF I 525 ff.); Mecklenburg: Publ. vom 27. Dec. 1867. — Fremde Gesetzgebung: M. Sh. A. s. 110 ff. 141 ff., 1862 s. 15, Rev. Stat. s. 4501—4523, Niederlande 395—398, Schweden V vom 4. Juni 1868, Dänemark G vom 12. Mai 1871 und vom 26. Febr. 1872, Italien Cod. per la m. m. 19 bis 21. 23 f. 51. 72 ff., Cod. di comm. 521 f. — Literatur: Lewis, Seerecht I 187—193, Handb. IV 106—108, Zorn, Staatsrecht II 619—624, Perels, Seerecht des D. Reichs S 148—150. 153—157; ältere: Jacobsen S 215 ff., Pöhls I 253 f. 289 ff., von Kaltenborn I 193 ff., Nizze S 307—317; fremde: Smits, De albo nautarum, L. B. 1851, de Wal II Nr 160—264, Diephuis II 109—114, Kist V 152—163, Desjardins III Nr 598—601. 620 ff. (daselbst auch die gesetzlichen Vorschriften), Valroger II Nr 512 ff.

[2] Amsterdamer V vom 16. Februar 1641, vom 28. Januar 1752 Art. 18—20,

Beamte[3] angestellt, welche ein ausschliessliches Recht auf Vermittlung von Heuerverträgen zwischen den Schiffern und der Schiffsmannschaft erhielten, ein Register zu führen und den eingetragenen Personen Urkunden über die Registrirung und darüber, dass sie nicht verheuert seien, auszustellen hatten, daneben hatten sie Deserteure aufzusuchen und hafteten persönlich für das Handgeld, wenn sie dieselben nicht ergreifen konnten. Aus diesen Urkunden ist die Einrichtung der Schiffahrtsbücher, aus der Vermittlung des Vertrags durch den Wasserschout[4] eine Beurkundung seiner Abschliessung und seines Erlöschens, die An- und Abmusterung, mit wichtigen auch privatrechtlichen Folgen, geworden, und die deutsche Seemannsordnung hat diese Einrichtungen, welche schon vor ihrem Erlasse allmählich ziemlich allgemeine particularrechtliche Anerkennung gefunden hatten, nunmehr für das ganze Reich einheitlich geregelt. Die gewerberechtlichen Bestimmungen derselben finden, ebenso wie ihre übrigen Bestimmungen, auf alle Kauffahrteischiffe Anwendung, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen[5] (vgl. SeemO § 1 und Ges vom 25. October 1867 § 2, 10 u. 16, Ges vom 28. Juni 1873 § 1), doch kann die Anwendung der gewerberechtlichen Bestimmungen der SeemO (§ 5—23) auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden (SeemO § 109)[6].

rotterd. V vom 16. März 1655, von 1721, 174—177, vom 20. März 1723, middelburger V vom 24. Jan. 1693 Art. 17—20. 30, dordrechter V vom 29. Juni 1775 Art. 27.

[3] Meist Wasserschout genannt, in Danzig Wasserdiener (Willk. I 4, 6, 1 und 21).

[4] Besondere ausschliesslich berechtigte Vermittler gab es in Bremen unter dem Namen Heuerbaase, s. V vom 2. Juni 1856 und 7. Juni 1858. Vorbild waren hierbei die Vorschriften der M. Sh. Act 1854 über shipping masters: diese sind noch jetzt für grössere Seereisen ausschliessliche Vermittler (s. 146 f.) und haben ausserdem ähnliche Functionen wie der Wasserschout.

[5] Durch die Fassung des Gesetzes soll ausgedrückt werden, dass es nicht blos auf die Registrirung ankomme, also auch die nicht zu derselben verpflichteten Schiffe in Betracht kämen. Dagegen ist anzunehmen, dass die Vorschriften hinsichtlich registrirter Schiffe auch dann zur Anwendung kommen, wenn sie das Recht, die Reichsflagge zu führen, verloren haben, und zwar so lange, bis ihre Löschung erfolgt ist oder bis sie eine andere Flagge angenommen haben; insbesondere kann unmöglich das anzuwendende Recht ein anderes werden, wenn ein Mitrheder seine Part an einen Fremden vererbt, im Falle der Heirath einer Deutschen mit einem solchen u. s. w.

[6] Dies ist geschehen in Mecklenburg, Erlass vom 1. März 1873 (für die Küstenschiffahrt im Sinne von § 1 der Bek. betr. die Prüfung der Seeschiffer vom 25. September 1869): so Perels S 143 Anm 1.

I. Die gewerberechtlichen Erfordernisse sind verschieden, je nachdem der Schiffsmann im Bundesgebiet oder ausserhalb desselben in den Dienst tritt.

1. Im Bundesgebiete darf Niemand als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich über Namen, Heimat und Alter vor einem d. h. irgend einem Seemannsamte ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat (§ 5 al. 1)[7], und zwar muss er nachgewiesen haben, dass er das 14. Lebensjahr vollendet hat[8]. Die Seefahrtsbücher[9] haben denselben Zweck, wie die freilich für Grossjährige nicht obligatorischen Arbeitsbücher (GewO § 107 in der Fassung des Ges vom 17. Juli 1878), in Bezug auf welche ähnliche Vorschriften festgesetzt sind. Sie geben Auskunft über die Dienstzeit und die Rangverhältnisse des Schiffsmannes, sowie darüber, ob derselbe angemustert oder abgemustert ist. Die Einrichtung und der Preis der Seefahrtsbücher wird vom Bundesrath bestimmt, die Ausfertigung selbst erfolgt kosten- und stempelfrei (§ 9 al. 1). Wer bereits ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat, muss, wenn er ein neues erlangen will, das ältere vorlegen, oder den Verlust desselben glaubhaft machen. Dass dies geschehen, wird von dem Seemannsamt in dem neuen Seefahrtsbuche vermerkt. Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, sowie über die Dauer der Dienstzeit beizufügen, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist (§ 7). Ergiebt sich aus dem Inhalte des Seefahrtsbuchs, dass der Inhaber desselben noch angemustert ist, so darf der betreffende Schiffsmann nicht von neuem angemustert werden, bevor er sich über die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses durch den in das Seefahrtsbuch einzutragenden Vermerk (s. unten II 2) ausgewiesen hat. Kann ein solcher Vermerk nicht beigebracht werden, worüber das Ermessen des Seemannsamtes ent-

[7] Unbekannt ist dagegen dem jetzigen deutschen Recht eine allgemeine Registrirung aller Seeleute — soweit es sich nicht um militärische Zwecke handelt, hierüber s. Perels, Seerecht des D. R. S 200—214. Ueber die inscription maritime vgl. Desjardins III Nr 598 ff., Italien Cod. per la m. m 22 ff. 72, vgl. auch M. Sh. Act s. 271 ff.

[8] Dieses Erforderniss stellt die SeemO § 5 al. 2 zwar nur für Deutsche auf, die Ausdehnung auf Ausländer ergiebt sich indessen aus allgemeinen Gründen, da die Vorschrift einer zwingenden Rechtsanschauung Ausdruck giebt. Die mangelhafte Redaction erklärt sich aus der Entstehungsgeschichte.

[9] Ueber dieselben vgl. Jebens a. O. S 532. In Preussen wurden sie erst durch Rescript vom 8. Juli 1856 eingeführt, vorher spielten die sog. Losscheine eine Rolle, s. CabO vom 23. Nov. 1831.

scheidet, so dient statt desselben, sobald die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft gemacht ist, ein vom Seemannsamt hierüber einzutragender Vermerk im Seefahrtsbuche (§ 8). Mit dem Seefahrtsbuche ist dem Schiffsmann zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung und des Gesetzes betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auszuhändigen (§ 5 al. 3). Die bisher angeführten Vorschriften gelten auch für Ausländer, welche im Bundesgebiete als Schiffsleute auf deutschen Kauffahrteischiffen in Dienst treten. Ist der betreffende Schiffsmann ein Deutscher, so kommen noch folgende Erfordernisse hinzu: er muss sich über seine Militärverhältnisse ausweisen — der Inhalt dieser Ausweisung ist in das Seefahrtsbuch aufzunehmen (§ 9 al. 2) —, und er muss sich darüber ausweisen, dass er die Genehmigung seines Vaters oder Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten erhalten hat, falls er unter väterlicher Gewalt steht oder noch minderjährig ist (§ 5 al. 2). Diese Genehmigung gilt als ein für allemal ertheilt, wenn ihr keine Einschränkung beigefügt ist, und hat die rechtliche Wirkung, dass der Minderjährige als grossjährig gilt, insoweit es sich um den Abschluss von Heuerverträgen, die aus ihnen hervorgehenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren darüber[10] handelt (§ 6).

2. Im Auslande gelten nur die Vorschriften über An- und Abmusterung, nicht aber die Vorschriften über die Seefahrtsbücher. Es ist daher derjenige, welcher im Auslande Dienste auf einem deutschen Schiffe nimmt, nicht verpflichtet, sich ein solches ausfertigen zu lassen, selbst wenn er ein Deutscher ist, ja die deutschen Consulate fertigen überhaupt keine Seemannsbücher aus (Circular des Reichskanzlers vom 22. Febr. 1873 zu § 5 der SeemO), so dass derjenige, welcher ein solches ausgefertigt zu haben wünscht, es sich von einem im Bundesgebiet gelegenen Seemannsamte ausstellen lassen muss. Dagegen sind auch die Consulate verpflichtet, auf Verlangen des Schiffsmanns die erfolgte An- und Abmusterung in dem Seefahrtsbuche, welches zu diesem Zwecke vorgelegt wird, zu vermerken (§ 14 al. 1 und § 20).

II. Jeder Führer eines deutschen Schiffes ist im öffentlichen Interesse verpflichtet, die Musterung der Schiffsmannschaft zu veranlassen, mag das Schiff sich im Bundesgebiete oder im Auslande aufhalten (§ 10), widrigenfalls er mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder

[10] Die Prozessfähigkeit sollte nach dem Regierungsentwurfe in Uebereinstimmung mit dem älteren Rechte (Preussen 1864 § 1 a. E., Oldenburg 1864 Art. 5) nicht zugestanden werden.

mit Haft bestraft wird (§ 99 unter 1). Ebenso hat sich aus Gründen des öffentlichen Rechts der Schiffsmann bei einer Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen zur Musterung zu stellen (§ 93 unter 2): nur wenn ein unabwendbares Hinderniss entgegensteht, ist er davon befreit (§ 10 al. 2)[11]. Ausserdem besteht ein privatrechtlicher Anspruch des Schiffers gegenüber dem Schiffsmann auf Vornahme der Anmusterung, sobald der Heuervertrag abgeschlossen ist, und umgekehrt ein privatrechtlicher Anspruch des Schiffsmanns gegenüber dem Schiffer auf Abmusterung, sobald der Heuervertrag beendigt ist. Im einzelnen gelten folgende Bestimmungen.

1. Die Anmusterung ist ein formeller Akt, welcher vor und von einem beliebigen deutschen Seemannsamt vorgenommen werden kann und aus zwei Akten, der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrags und der Ausfertigung dieser Verhandlung seitens des Seemannsamtes besteht (§ 11 und 12). Sie hat zu geschehen für die innerhalb des Bundesgebiets liegenden Schiffe unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt der Reise, bezw. wenn während der Reise Heuerverträge mit Schiffsleuten abgeschlossen werden, vor der Fortsetzung derselben, im Auslande, sobald ein Hafen erreicht ist, in welchem sich ein deutsches Consulat befindet, vor der Abreise aus diesem Hafen (§ 11). Die wichtigste Anmusterungsverhandlung ist diejenige, welche vor Antritt der Reise ausgefertigt wird (§ 12 al. 1). Diese Ausfertigung nennt man Musterrolle, sie gehört zu den Schiffspapieren und ist daher auf dem Schiffe aufzubewahren, nur in solchen Häfen, in denen ein deutscher Consul seinen Wohnsitz hat, ist sie bei längerem Aufenthalt dem Consul zur Aufbewahrung zu übergeben (V betreffend die Schiffsmeldungen bei den Consulaten des Deutschen Reichs v. 28. Juli 1880 § 2). Der Hauptzweck der Musterrolle besteht darin, dass sie beglaubigte Auskunft über den Personalbestand der Besatzung giebt; in denjenigen Seerechten, welchen theilweise nationale Besatzung Bedingung des Rechts der Flaggenführung ist, giebt die Musterrolle auch die Nationalität der Schiffsleute an, nach deutschem Rechte ist dies nicht der Fall, dagegen geben die Seefahrtsbücher über diesen Punkt Auskunft. Abgesehen von dieser öffentlich-rechtlichen Bedeutung hat aber die Musterrolle, und ebenso die einzelne Anmusterung, wichtige privat-

[11] Es kann daher eine Musterung mit den gesetzlichen Wirkungen sowohl auf Seiten des Schiffers durch einen Vertreter als auf Seite des Schiffsmanns in dessen Abwesenheit vorgenommen werden: die Musterungsbehörde hat darüber zu befinden, ob und wie weit dies zuzulassen sei.

rechtliche Folgen, auf die zurückzukommen ist. Die Regel bei der Ausfertigung der Musterrolle ist, dass alle zur Schiffsmannschaft eines Schiffs gehörigen Personen gleichzeitig mittels einer Verhandlung angemustert werden; ist dies nicht der Fall, so erfolgt die Ausfertigung der späteren Anmusterungsverhandlungen, der sog. Nachmusterungen, auf Grund der ersten als Musterrolle ausgefertigten Verhandlung (§ 12 al. 1). Das Seemannsamt hat jede Anmusterung in die Musterrolle einzutragen, welche nach Ausfertigung derselben erfolgt (§ 13). Die Musterrolle muss folgende Angaben enthalten:

a. Namen und Nationalität des Schiffs,

b. Namen und Wohnort des Schiffers,

c. Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmanns,

d. die Bestimmungen des Heuervertrags, einschliesslich etwaiger besonderer Verabredungen, welche indessen nur aufzunehmen sind, soweit sie nicht gegen absolute Vorschriften verstossen. Insbesondere muss aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Die sonstige Einrichtung der Musterrolle hat der Bundesrath zu bestimmen (§ 12 al. 2)[12]. Erfolgt die Anmusterung innerhalb des Bundesgebiets, so hat das Seemannsamt über dieselbe und über die Zeit des Dienstantritts d. h. wann der Dienstantritt erfolgen soll, einen Vermerk in das Seefahrtsbuch jedes Schiffsmanns einzutragen, welcher zugleich als Ausgangs- oder Seepass[13] dient. Ausserhalb des Bundesgebiets erfolgt eine solche Eintragung nur, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird. In beiden Fällen hat der Schiffer sodann das Seefahrtsbuch für die Dauer des Dienstverhältnisses in Verwahrung zu nehmen. Wird ein angemusterter Schiffsmann durch ein unabwendbares Hinderniss ausser Stand gesetzt, den Dienst anzutreten, so hat er sich hierüber sobald wie möglich gegen den Schiffer und das Seemannsamt, vor welchem die Anmusterung erfolgt ist, auszuweisen, widrigenfalls ihn Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen trifft (§ 15 und 93 unter 3).

2. Da die Musterrolle Auskunft über den Bestand der Schiffsbesatzung geben soll, so muss in dieselbe auch jedesmal eine Eintragung durch ein Seemannsamt erfolgen, sobald ein Schiffsmann aus dem

[12] Das Formular derselben s. bei Perels, Seerecht des D. R. S 485—487. Ueber den Inhalt der Musterrolle s. Smits a. O. S 23 ff.

[13] Die Seepässe waren eine specifisch preussische Einrichtung: sie mussten für inländische Matrosen genommen werden, die in einem preussischen Hafen geheuert wurden, vgl. Hafen-O für Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833 § 41, Hafenpolizei-O für Danzig vom 30. Januar 1821 § 31.

Dienstverhältnisse vertragsmässig ausscheidet. Auch dieser Akt, welchen man Abmusterung nennt, ist formeller Natur[14] und besteht aus zwei Handlungen, der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und des aus diesem Verhältnisse ausscheidenden Schiffsmanns, bezw. der gesammten Mannschaft einerseits, und der Eintragung eines dem entsprechenden Vermerks in die Musterrolle und in das Seefahrtsbuch des abgemusterten Schiffsmanns — im Auslande nur, wenn dasselbe zu diesem Zwecke vorgelegt wird — andererseits (§ 20). Auch die Abmusterung kann vor jedem Seemannsamte[15] erfolgen, ist nichts anderes vereinbart, so hat sie zu erfolgen vor dem Seemannsamte desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffs vor demjenigen Seemannsamte, welches zuerst angegangen werden kann (§ 16). Der Schiffer hat vor der Abmusterung

a. dem abzumusternden Schiffsmanne im Seefahrtsbuche die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen: die Unterschrift des Schiffers unter der Bescheinigung ist von dem Seemannsamte, vor welchem die Abmusterung stattfindet, kosten- und stempelfrei zu beglaubigen (§ 17 und 18);

b. der Schiffer hat ferner dem abzumusternden Schiffsmann auf dessen Verlangen ein Führungszeugniss zu ertheilen: dasselbe darf nicht in das Seefahrtsbuch eingetragen werden (§ 17)[16]. Verweigert der Schiffer die Ausstellung eines solchen Zeugnisses oder enthält dasselbe Beschuldigungen, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet, so hat auf Antrag desselben das Seemannsamt den Sachverhalt zu untersuchen und das Ergebniss der Untersuchung dem Schiffsmann zu bescheinigen (§ 19). Auch die Unterschrift des Schiffers unter dem Führungszeugnisse ist kosten- und stempelfrei von dem Seemannsamte zu beglaubigen (§ 18).

3. Die Musterrolle wird entweder auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Reise ausgestellt. Das erstere pflegt besonders bei Dampfschiffen der Fall zu sein, welche zwischen bestimmten Plätzen eine regelmässige Verbindung unterhalten, das letztere bildet sonst die Regel: hier versteht man unter Reise die Heimreise im Sinne des § 54 SeemO, so dass ihre Geltung erst mit der Beendigung der Rückreise aufhört. Nach Beendigung der Reise, bezw. nach Ablauf der

[14] Vgl. ROHG XVIII 416 f., über ältere Auffassungen s. Hamb. GZ 1861 S 33.

[15] Falsch Zorn II 622 unter 4.

[16] Anders der Regierungsentwurf des preussischen Gesetzes vom 26. März 1864, s. aber schon § 30 desselben.

Zeit, auf welche die als Musterrolle ausgefertigte Anmusterungsverhandlung sich bezieht, ist die Musterrolle dem Seemannsamte, vor welchem abgemustert wird, zu überliefern. Dieses hat sie dem Seemannsamte des Heimathafens zu übersenden, woselbst sie aufzubewahren ist (§ 21).

4. Erfährt der Bestand der Schiffsmannschaft Aenderungen, bei welchen eine Musterung nach Maassgabe der eben dargelegten Bestimmungen unausführbar ist, so hat der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben unter Darlegung der Hinderungsgründe die Musterung nachzuholen, oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, z. B. wenn Schiffsleute gestorben oder desertirt sind, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamt in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der betheiligten Schiffsleute, welche der Schiffer ja in Verwahrung hat, einzutragen (§ 22).

5. Die für die Musterungsverhandlungen, einschliesslich der Ausfertigung der Musterrolle, zu erhebenden Kosten fallen dem Rheder zur Last, welcher dafür mit seinem gesammten Vermögen haftet[17]. Der Tarif ist reichsgesetzlich festgestellt[18].

6. Besondere Strafbestimmungen sind festgesetzt, wenn ein Schiffsmann bei Verhandlungen, die sich auf die Ertheilung eines Seefahrtsbuchs, auf eine Eintragung in dasselbe oder auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen; ebenso wenn ein Schiffer dies bei Verhandlungen thut, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in das Seefahrtsbuch beziehen; der Schiffsmann wird mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen, der Schiffer mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft (§ 93 al. 1 unter 1, § 99 al. unter 2)[19].

[17] Denn der Schiffer nimmt nicht ein Rechtsgeschäft vor (Art. 452 unter 1), sondern erfüllt eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung an Stelle des Rheders.

[18] Bek. des Bundesraths, b. den Tarif der Kosten, welche für die Musterungsverhandlungen von den Seemannsämtern innerhalb des Bundesgebiets zu erheben sind, vom 22. Februar 1873 — dadurch gelangte SeemO § 23 al. 2 zur Ausführung und § 23 al. 3 zur Erledigung — und Ges b. die Gebühren und Kosten bei den Consulaten des Deutschen Reichs vom 1. Juli 1872, Tarif unter Nr 23.

[19] Durch diese Bestimmungen wird die Vorschrift des § 271 des Strafgesetzbuchs (intellectuelle Urkundenfälschung) nicht berührt (SeemO § 93 al. 2, § 99 al. 2).

§ 51. Erwerb, Umfang und Inhalt der Schiffsgewalt im allgemeinen.

Die Schiffsgewalt ist die oberste Willensherrschaft über die auf einem Schiffe befindlichen Personen, welche dem Gebiete des Privatrechts angehört: sie ist völlig verschieden von vermögensrechtlichen Beziehungen und vom Besitz, weder ist der Rheder als Eigenthümer derjenige, welchem die Schiffsgewalt zusteht, noch sind es Personen, denen gegenüber er obligatorisch verpflichtet ist, eine bestimmte Reise zu unternehmen. Die Ausübung der Schiffsgewalt kann eine Verletzung dieser Beziehungen mit sich bringen, welche dann einen Schadensersatzanspruch zur Folge haben wird. Die Frage, wem die Schiffsgewalt zusteht, ist in verschiedenen Zeiten verschieden zu beantworten gewesen. So lange die Ladungsinteressenten und die Rheder oder wenigstens einer derselben die Reise mitmachten, war es natürlich, dass ihnen ein Hauptantheil an der Schiffsgewalt zugeschrieben wurde, obwohl freilich stets auch die Schiffsbesatzung mitzuwirken berechtigt war. Im einzelnen waren während des Mittelalters die Verhältnisse sehr verschieden, wiewohl man im allgemeinen sagen kann, dass die Schiffsgewalt demokratisch organisirt war, indem sie regelmässig der Gesammtheit der auf dem Schiffe mitfahrenden Personen zustand. Doch wurde dieses Princip vielfach dadurch durchkreuzt, dass man für gewisse Angelegenheiten besondere Behörden erwählte oder ihre Zusammensetzung von vornherein gesetzlich bestimmte, welche dann innerhalb ihrer Sphäre unabhängig von der Gesammtheit Anordnungen treffen konnten. Namentlich geschah dies bezüglich derjenigen in der Schiffsgewalt enthaltenen Befugnisse, welche eine Art von richterlichem Charakter hatten, aber auch vielfach wenn es sich um reine Verwaltungsmaassregeln handelte. Dennoch ist auch in diesem Falle als Inhaber der Schiffsgewalt, als höchstes Organ der Schiffsgesellschaft der aus allen Personen derselben bestehende Schiffsrath zu betrachten, eine Auffassung, welche denn auch in allen Seerechtsquellen dieser Periode anerkannt wird. Anders wurde dies in der folgenden Periode (1500—1800), indem nunmehr die Schiffsgewalt einen aristokratischen Charakter annahm: der Schiffsrath blieb zwar noch das oberste Organ der Schiffsgesellschaft, aber seine Zusammensetzung war eine andere, Ladungsinteressenten und Rheder befanden sich nicht mehr auf dem Schiffe, aber auch die Besatzung verlor das Recht der Mitwirkung, welches auf die Schiffsoffiziere beschränkt wurde. Auch dieses Recht ist gegenwärtig weggefallen, wie denn überhaupt der Schiffsrath aufgehört hat, ein rechtliches Institut zu sein. Vielmehr

ist gegenwärtig die Schiffsgewalt monarchisch organisirt, indem nur eine Person dieselbe auszuüben berechtigt ist. Parallel mit dieser Entwicklung vollzog sich eine andere, die den Inhalt der Schiffsgewalt zum Gegenstande hatte und welche dahin charakterisirt werden kann, dass während Inhalt und Umfang der Schiffsgewalt in früherer Zeit, insbesondere im Mittelalter, ungemein ausgedehnt waren, im Laufe der Zeit eine immer weiter gehende Abschwächung in dieser Beziehung eingetreten ist, oder wie man sich auch ausdrücken kann: während früher die Tendenz dahin ging, eine definitive Feststellung aller personenrechtlichen Verhältnisse schon vor Vollendung der Reise eintreten zu lassen, ist es gegenwärtig nur eine provisorische Regelung derselben, worauf das Ziel der Gesetzgebung gerichtet ist. Nach diesen einleitenden Bemerkungen ist nun der Erwerb, der Umfang und der Inhalt der Schiffsgewalt zu betrachten.

A. Inhaber der Schiffsgewalt ist der Schiffer, mag er zugleich Allein- oder Mitrheder sein oder von dem Eigenthümer des Schiffs, einem sonstigen Rheder (Art. 477), von seinem Vorgänger oder vom Consul eingesetzt sein, s. oben § 34. Aber auch dann, wenn der Schiffer während der Reise wegfällt, ohne dass ein Nachfolger vorhanden ist, geht zwar nicht die handelsrechtliche Vollmacht, wohl aber die Führung des Schiffs d. h. die Schiffsgewalt nothwendigerweise und ipso jure vermöge der sog. Schiffshierarchie auf denjenigen Schiffsoffizier über, welcher dem Range nach dem Schiffer am nächsten steht[1]. Auskunft hierüber wird die Musterrolle gewähren. Dieser Uebergang der Schiffsgewalt auf die nächsthohe Person der Besatzung findet seine Grenze nur dann, wenn überhaupt ein geregelter Schiffsdienst unmöglich geworden ist, wenn also ein eigentlicher Nothstand eingetreten ist: in diesem Falle kommen dann nicht die Grundsätze des Seerechts, sondern die allgemeinen Grundsätze zur Anwendung. Auch möchte vielfach bei kleineren Schiffen anzunehmen sein, dass bei ihnen eine andere Auffassung zu Grunde zu legen sei, z. B. wenn mehrere Eigenthümer eines Schiffes dasselbe gemeinschaftlich befahren, ohne in dem Verhältnisse von Vorgesetzten und Untergebenen zu einander zu stehen[2]: in einem solchen Falle wird man vielmehr beide als

[1] Am genauesten Norwegen § 27: „In Abwesenheit des Schiffers oder bei dessen Verhinderung tritt der Steuermann an seine Stelle; . . . Sind beide, der Schiffer und der Steuermann abwesend, oder verhindert, dann hat der Untersteuermann und nach ihm der Bootsmann dasjenige anzuordnen, was keinen Aufschub verträgt.“ Die deutsche GG spricht allgemein von Stellvertreter (SeemO § 2, StrO § 42). Vgl. preuss. Ges vom 31. März 1841 § 18.

[2] Vgl. oldenb. SeemO vom 11. März 1864 Art. II § 2 unter a.

Subjecte der Schiffsgewalt zu betrachten haben. Abgesehen aber von diesen Ausnahmefällen ist eine physische Persönlichkeit Inhaber der Schiffsgewalt und als solcher höchstes Organ der Schiffsgesellschaft, seinen Befehlen gegenüber giebt es keine höhere Instanz, an welche appellirt werden könnte, sondern wie ihm die gesammte Verantwortlichkeit obliegt, so hat er auch Rechte weitestgehender Art und kann zur Durchführung derselben unbedingten Gehorsam aller Schiffsleute und Reisenden beanspruchen. Freilich giebt es eine Grenze, wo dieser Gehorsam aufhört, und die Ueberschreitung derselben von Seiten des Schiffers kann dazu führen, dass die übrige Besatzung zur Erkenntniss kommt, dass der Schiffer unfähig geworden sei, das Commando weiter zu führen, — wenn sich z. B. herausstellt, dass er verrückt geworden ist, wenn es klar ist, dass er verbrecherische Absichten bezüglich des Schiffs oder der Ladung verfolgt; aber auch in solchen Fällen zeigt sich die monarchische Organisation der Schiffsgewalt, indem auch dann dieselbe auf den nächsthohen Schiffsoffizier übergeht, und dieser dann das Recht und die Pflicht hat, dem Schiffer das Commando zu nehmen und an seine Stelle zu treten. Die Frage aber, wann ein solches Recht und wann eine solche Pflicht für den Steuermann eintritt, kann nur für den einzelnen Fall beantwortet werden, es ist daher auch eine gesetzliche Regelung niemals versucht worden, wie denn auch die strafrechtlichen Bestimmungen (z. B. SeemO § 89—91) auf dergleichen Ausnahmefälle keine Rücksicht nehmen. Es müssen schon sehr gewichtige Gründe vorliegen, wenn der Steuermann die Berechtigung erhält zur Absetzung des Capitäns zu schreiten, und noch strengere Anforderungen wird man stellen, bevor man ihn dazu für verpflichtet erklären wird[3].

B. Die Schiffsgewalt gewährt ihrem Inhaber ein Herrschaftsrecht, welches, ähnlich wie die Staatsgewalt, einen doppelten Charakter hat, indem es sich einerseits charakterisirt als das Recht, innerhalb eines gewissen Raumes eine Herrschaft auszuüben, und andererseits als eine Herrschaft, welche über Personen begründet ist, mögen dieselben sich aufhalten, wo sie wollen: die erstere entspricht der Gebietshoheit, die zweite der Staatshoheit über Personen; beide zusammen stehen in der Mitte zwischen diesen staatsrechtlichen Verhältnissen und der privatrechtlichen Herrschaft, welche

[3] Es liegt ein analoges Verhältniss vor wie bei der Frage, wann im monarchischen Staate eine Regentschaft einzutreten habe, nur mit dem Unterschied, dass im letzteren Falle der Monarch nicht das Monarchenrecht verliert, sondern nur seine Ausübung auf den Regenten übergeht.

der Eigenthümer oder Miether einer Wohnung innerhalb seines befriedeten Besitzthums einerseits und über sein Gesinde andererseits auszuüben berechtigt ist. Während aber diese beiden Seiten der privatrechtlichen Herrschaft nur äusserlich und zufällig zusammenhängen, haben sich die beiden Seiten der Schiffsgewalt als nothwendige Bestandtheile derselben in gleichmässiger Weise entwickelt, auch vielfach in einander übergegriffen. Dennoch sind sie bei einer Darstellung auseinanderzuhalten.

C. Das Schiff bildet ein befriedetes Besitzthum[4], innerhalb dessen der Schiffer die Schiffsgewalt ausübt: von seiner Erlaubniss hängt also das Betreten desselben ab, und ebenso ist er berechtigt, die von ihm aufgestellte Schiffsordnung zur Durchführung zu bringen.

I. Der erstere Grundsatz hat dann ausser Anwendung zu bleiben, wenn nicht Privatpersonen, sondern Vertreter der Staatsgewalt auf Grund ihrer amtlichen Stellung berechtigt sind, das Schiff zu betreten, vgl. § 46. Dies ist aber nicht immer schon dann der Fall, wenn die betreffenden Personen zur Vornahme gewisser Handlungen auf Schiffen angestellt sind, ja selbst dann nicht unbedingt, wenn der Schiffer unter Strafandrohung verpflichtet ist, ihre Dienste zu benutzen.

1. Von besonderer Wichtigkeit ist es, dass die deutsche Strandungsordnung[5] diese Auffassung ganz consequent zur Durchführung gebracht hat: es dürfen demnach Maassregeln zum Zwecke der Bergung oder Hilfsleistung in Seenoth, soweit sie einen Eingriff in die Schiffsgewalt enthalten würden, wider den Willen des Schiffers nicht ergriffen werden, insbesondere darf wider seinen Willen weder an das Schiff angelegt, noch dasselbe betreten werden (StrO § 7 al. 1 Satz 1 und 2). Es hat demnach auch der Strandvogt nicht das Recht, das Schiff wider Willen des Schiffers zu betreten, solange das Schiff von der Schiffsbesatzung nicht verlassen ist, auch dann nicht, wenn Grund zu der Besorgniss vorhanden ist, dass durch die eigene Leitung des

[4] Diese Auffassung findet sich schon in den älteren Rechtsquellen allgemein anerkannt: Schweden älteres (12 § 1) und neueres Stadtrecht 7, 2 und 9, 1, Seerecht von 1667 I 27; jüt. Lov II 32 § 2, dän. Seerecht von 1508, 2; ditmars. Landr. 107, 6 und 9; Keure von Gent vom J. 1192 (bei Warnkönig, Flandr. Staats- und Rechts-Gesch. II 1 S 15), dordrechter Keure von 1401 Art. 16 (Fruin, De oudste rechten van D. I 9 f.); ferner Stat. veneta von 1242 V 16. Vgl. unten Anm 10. Was vom Schiffe gilt, gilt auch hinsichtlich der zu ihm gehörenden Boote.

[5] Aehnliche Grundsätze enthielt schon die hannoversche Strandungsordnung vom 24. Juni 1846. Dagegen wurde vielfach der Strandvogt als gleichberechtigt mit dem Schiffer behandelt, z. B. Publ. der Regierung zu Königsberg vom 25. Febr. 1818 unter 7, vgl. auch unter 6.

Schiffers Gefahr für Menschenleben entstehen oder die Sicherheit der Schiffahrt beeinträchtigt werden würde, oder dass der Schiffer in böser Absicht handle[6]. Ist dagegen das Schiff von der Besatzung verlassen, so fallen diese Beschränkungen weg[7], ebenso finden sie keine Anwendung auf die Thätigkeit der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger (StrO § 7 al. 2). Dieser letztere Satz ist richtig wohl dahin zu verstehen, dass der Schiffer diese Thätigkeit nicht hindern darf, sofern es sich um die Lebensrettung von Reisenden handelt, keineswegs aber wird man dergleichen Personen für befugt halten dürfen, Mitglieder der Schiffsbesatzung aus dem Schiffe wider Willen des Schiffers hinwegzubringen, deren Dienste der Schiffer zur Errettung des Schiffes noch in Anspruch nimmt[8]. Noch strenger sind die Erfordernisse bezüglich der Fortschaffung von Gegenständen aus dem Schiffe: eine solche darf geschehen nicht nur nicht wider den Willen des Schiffers, sondern nur mit seiner Genehmigung, solange er anwesend ist. Ebenso hat er zunächst Bestimmung darüber zu treffen, wohin die fortgeschafften Gegenstände, sowie das Schiff selbst zu bringen sind (StrO § 12). Es hat also die Bergung zu erfolgen nach den Befehlen des Schiffers, welchen insbesondere auch der Strandvogt Folge zu leisten verpflichtet ist, daher ist auch ausdrücklich bestimmt, dass der Schiffer jederzeit befugt ist, dem Strandvogt, welcher die Leitung des Verfahrens übernommen hat, dieselbe wieder abzunehmen; eine Grenze findet das Dispositionsrecht nur durch die entstandenen vermögensrechtlichen Ansprüche der Berger oder Hilfeleistenden, denen durch seine Anordnungen kein Eintrag geschehen darf (StrO § 8)[9]. Wird den Vorschriften der §§ 7 al. 1 und 12 al. 1 der StrO zuwidergehandelt, so trifft den Zuwiderhandelnden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft (StrO § 43). Ob das Betreten des Schiffs wider Willen des Schiffers als Hausfriedensbruch zu betrachten und daher nach § 123 f. das Reichsstrafgesetzbuchs zu bestrafen ist, ist

[6] Diese Ausnahmen wollte der Regierungsentwurf zulassen (§ 9). Vgl. Perels, Seerecht des D. R. S 326 f.

[7] Der Satz, dass dann regelmässig Erlaubniss des Strandvogts nöthig ist, StrO § 7 al. 1 Satz 3, interessirt uns hier nicht.

[8] So auch Meves S 128. Zu allgemein dagegen Zorn II 591 unter c, ebenso wohl auch Perels a. O. S 325 und 327.

[9] Soweit durch seine Anordnungen die vermögensrechtliche Sicherheit der betr. Personen nicht geschmälert wird, ist eine Cautionsstellung nicht erforderlich: durch dieselbe erlangt der Schiffer nur das volle Dispositionsrecht wieder, StrO § 8 und Instruction zu derselben vom 24. Nov. 1875 § 3.

zwar bestritten, nach richtiger Ansicht jedoch zu bejahen[10]. Neben diesen strafrechtlichen Folgen hat das Betreten des Schiffs ohne Erlaubniss des anwesenden Schiffers noch die civilrechtliche Folge, dass dadurch unter allen Umständen der Anspruch auf etwaigen Hilfslohn verloren geht (Art. 752 unter 1). Dass an die Stelle des Schiffers ev. der nächsthohe Schiffsoffizier tritt (StrO § 42)[11], und dass der Rheder als solcher niemals befugt ist, die Schiffsgewalt auszuüben, gilt auch in dem besprochenen Falle zufolge allgemeiner Grundsätze[12].

2. Schwierigkeit macht sodann die Stellung, welche die Lootsen, insbesondere die Zwangslootsen einnehmen: die gesetzlichen Bestimmungen[13] und ebenso die seemännische Auffassung machen hier einen Unterschied, je nachdem es sich um den eigentlichen Lootsendienst, d. h. die Navigirung des Schiffes, oder um anderweitige Dienstpflichten des Lootsen handelt, welche demselben vielfach auferlegt werden. Dazu gehört, dass ihnen die Ausübung der Amtsbefugnisse der Zollbeamten und der Hafen- und Revierpolizeibeamten übertragen wird, ganz unabhängig davon, ob ihnen Beamtenqualität zukommt oder nicht. Soweit sie diese Befugnisse ausüben, haben sie unbedingten Gehorsam zu verlangen, und jede Person, welche ihren Anordnungen sich widersetzt, wird strafbar, auch kommen die Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs in Betreff des Widerstandes gegen die Staatsgewalt zur Anwendung. Dagegen liegt die Sache ganz anders, soweit es sich um die eigentliche Thätigkeit des Zwangslootsen handelt: bestehen in dieser Beziehung auch Verordnungen, welche den Schiffer bei Strafe verpflichten, demselben die Führung des Schiffes zu über-

[10] Derselben Ansicht Schwarze, Commentar zu § 123 Nr 9, dagegen Meves S 129 und Schütze, Lehrbuch des Strafrechts S 275 Nr 3.

[11] Falsch Zorn II 592 unter d, wonach im Falle der Dispositionsunfähigkeit des Schiffers der Strandvogt an seine Stelle zu treten hätte (!).

[12] Vom Eigenthümer des Schiffs spricht die ostpreussische StrO vom 11. Nov. 1728 III § 6 f.

[13] Sehr klar spricht dies die Bek. der hamb. Dep. für Handel und Schifffahrt vom 14. Dec. 1881 aus: „Den Anordnungen der Lootsen bezüglich der erlassenen Zollvorschriften muss unbedingt Folge geleistet werden." Ebenso bestimmt das Regulativ des Bundesraths bez. der Zollabfertigung auf der Unterelbe von 1882 in § 19: „Die Lootsen haben Uebertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung ihres Dienstes zu ihrer Kenntniss kommen, möglichst zu hindern und jedenfalls zur näheren Untersuchung sofort anzuzeigen." Infolgedessen werden alle hamburger Lootsen auf das Zollinteresse beeidigt. Vgl. ferner hamb. V vom 22. Dec. 1817 betr. Quarantäne-Veranstaltungen, unter 8: „Der auf der Station befindliche Loots-Capitän ist sowohl befugt als angewiesen, alle einsegelnde Schiffe, die diese Vorschriften nicht sollten befolgen wollen, mit Gewalt dazu anzuhalten."

lassen, so ist die Auffassung doch nicht die, dass der Lootse die amtliche Befugniss hat, jene Führung zu beanspruchen, so dass alle Personen der Schiffsbesatzung und die Reisenden verpflichtet wären, ihn als Führer anzuerkennen, sondern das Verhältniss ist eher in Analogie zu bringen mit denjenigen Verträgen, deren Bruch eine strafrechtliche Reaction zur Folge hat. Aehnlich wie der Matrose bestraft wird, wenn er den Heuervertrag nicht erfüllt (SeemO § 81), so wird der Schiffer bestraft, wenn er den vom Zwangslootsen offerirten Lootsvertrag nicht eingeht, bezw. auch wenn er ihn nicht in bestimmter Weise (durch Uebergabe des Commandos an den Lootsen) zur Ausführung bringt. Es übt daher die Anwesenheit auch des Zwangslootsen an sich gar keinen Einfluss auf die Innehabung der Schiffsgewalt aus, der Schiffer behält dieselbe, auch wenn er ihre Ausübung dem Lootsen übergiebt; das letztere ist schon dann anzunehmen, wenn er ihn in Function treten lässt. Das Recht des Lootsen auf Gehorsam von Seiten der Mannschaft ist demnach ein vom Schiffer abgeleitetes und kann ihm jederzeit mit der Wirkung abgenommen werden, dass die Mannschaft wieder dem Schiffer zu gehorchen hat: bei widerstreitenden Befehlen hat sie die des Schiffers auszuführen und ist dann von jeder Verantwortung frei[14].

II. Ebenso wie der Schiffer, bezw. sein Vertreter, darüber zu entscheiden hat, ob Jemand das Schiff betreten darf oder nicht, und ob er noch weiter in demselben verbleiben darf oder nicht, ebenso ist er derjenige, welcher die Schiffsordnung festzusetzen hat und ihre Durchführung zu erzwingen berechtigt ist. Die Schiffsordnung gilt für sämmtliche auf dem Schiffe befindlichen Privatpersonen und auch für diejenigen, die eine amtliche Pflicht auf dem Schiffe zu erfüllen haben, wenigstens soweit, als nicht die letztere mit der ersteren in Widerspruch steht, in welchem Falle die Schiffsgewalt der Staatsgewalt zu weichen hat. Es unterliegen der Schiffsordnung demnach namentlich die Reisenden, Personen, welche im Hafen Arbeiten auf dem Schiffe verrichten, Lootsen, überhaupt alle, die sich innerhalb des Herrschaftsgebiets der Schiffsgewalt befinden.

[14] Vgl. meine Beiträge zum Seerecht S 70 ff. Daselbst ist auch die gänzlich verkehrte Auffassung von Lewis, wonach der Zwangslootse in Bezug auf seine Berufsthätigkeit „als Organ der staatlichen Sicherheitspolizei" aufzufassen sei und „Beamtenqualität" habe, widerlegt. Diese Auffassung wird von ihm, wenn auch in modificirter Form, aufrecht erhalten Handbuch IV 120 f., Seerecht I 182—185. Ueber das Verhältniss zum Schiffer vgl. ROHG XXV 230, SA IV 107. 377 f. und besonders die daselbst in Bezug genommene Polizei-V für Swinemünde vom 28. März 1879, überhaupt Perels, Seerecht des D. R. S 294—300.

1. Die Befolgung der Schiffsordnung[15] hat insofern einen negativen Charakter, als die Personen, welche lediglich ihr unterliegen, nicht verpflichtet sind, positive Dienste zu leisten, um, sei es mittelbar oder unmittelbar, den Betrieb der Schiffahrt ins Werk zu setzen. Im wesentlichen kann von ihnen nur verlangt werden, dass sie den Schiffsdienst nicht stören, und demzufolge kann ihnen das Nichtbetreten bezw. das Verlassen gewisser Schiffstheile und das Unterlassen aller solcher Handlungen anbefohlen werden, welche geeignet sind, die innere oder äussere Sicherheit des Schiffes zu stören. Dagegen besteht nach dem jetzigen deutschen Seerecht nicht die in vielen älteren und manchen neueren Seerechten[16] anerkannte Verpflichtung für die Reisenden, in Nothfällen bei den zur Rettung des Schiffs erforderlichen Arbeiten auf Verlangen mit Hand anzulegen[17]. Man erachtete eine gesetzliche Bestimmung für überflüssig, weil auch ohne eine solche die Sache eine den Verhältnissen entsprechende Erledigung finden werde.

2. Um die Schiffsordnung durchzuführen ist der Schiffer berechtigt, alle Maassregeln zu ergreifen, welche zur Durchführung derselben geeignet sind. Es gilt das Gleiche, wie hinsichtlich der Schiffsmannschaft, s. § 52 B VI 2, nur sind die Reisenden nicht verpflichtet den Schiffer bei Durchführung dieser Maassregeln gegen ihre Mitreisenden positiv zu unterstützen. Dagegen steht dem Schiffer im allgemeinen nicht das Recht zu, wegen Verletzung der Schiffsordnung Disciplinar*strafen*[18] zu verhängen, nur gegen hilfsbedürftige Seeleute, die er auf Geheiss eines Seemannsamtes mitgenommen hat, steht ihm ein solches Recht zu[19].

3. In die deutsche Gesetzgebung ist endlich nicht die in vielen

[15] Vgl. *Nebbens Sterling* a. O. S 72 ff.

[16] Consulat c. 78, PLR II 8 § 1763. Ebenso nach englischer Auffassung *Maclachlan* S 330.

[17] Art. 526 des preuss. Entw wurde daher in zweiter Lesung gestrichen, Prot VIII 4035.

[18] Die meisten fremden Rechte gestatten die Verhängung von Disciplinarstrafen gegenüber Reisenden, z. B. franz. Decr. vom 24. März 1852 Art. 52: l'exclusion de la table du capitaine, les arrêts dans la chambre (für Kajütpassagiere), la privation de monter sur le pont pendant plus de deux heures chaque jour (für Zwischendeckspassagiere). Aehnlich Italien Cod. per la m. m. 453 unter 6 und 7 und 454 al. 4. Ueber englisches Recht s. *Kay* I 815—819, *Maclachlan* S 330 f., M. Sh. Act s. 324 f., 1862 s. 34—37. Besonderheiten gelten bei Auswandererschiffen, s. § 61.

[19] Durch diese Disciplinarstrafen dürfen aber nicht Schiffs*dienste* auferlegt, oder gar eine Erschwerung derselben decretirt werden, der Schiffer darf dagegen solchen Personen die Kost schmälern, auch ihnen das Betreten des Decks verbieten u. s. w.

Rechten[20] sich findende Vorschrift aufgenommen[21], dass der Schiffer in Nothfällen das Recht hat, eine Art Expropriationsrecht gegen diejenigen Reisenden auszuüben, welche überflüssige Lebensmittel besitzen, während sie den Mitreisenden und der Besatzung ausgegangen sind: für diesen Fall sind die allgemeinen Grundsätze über Nothstand ausreichend.

§ 52. Insbesondere die Schiffsgewalt über die Mitglieder der Schiffsbesatzung[1].

Abgesehen von dieser räumlichen Herrschaft auf dem Schiffe gewährt die Schiffsgewalt ihrem Inhaber über gewisse Personen eine unmittelbare Herrschaft, d. h. eine solche, die unabhängig von jeder räumlichen Beziehung ist. Voraussetzung derselben ist, dass diese Personen sich zu Schiffsdiensten, d. h. zu Diensten auf einem Schiffe während einer Reise verpflichtet haben und dass sie den Dienst factisch angetreten haben. Mit diesem Moment beginnt die Disciplinargewalt des Schiffers über diese Personen (SeemO § 72). Es giebt hiervon nur eine einzige Ausnahme: der Lootse[2] ist derselben nicht unterworfen, er nimmt auf dem Schiffe eine selbständige Stellung ein, gleichviel ob er Zwangs- oder freiwillig angenommener Lootse ist. Vermöge der Disciplinargewalt darf der Schiffer einen Zwang gegen die Schiffsleute ausüben, wenn sie die übernommenen Schiffsdienste nicht oder nicht gehörig erfüllen. Dass daneben dem Rheder gegenüber eine civilrechtliche Haftung besteht und die schwereren Fälle des Vertragsbruchs mit öffentlicher Strafe bedroht sind, würde immerhin noch nicht genügend sein, die Ausübung der dem Schiffer zustehenden Disciplinargewalt zu sichern, wenn nicht durch die Anmusterung eine noch weiter reichende Herrschaft über

[20] Vgl. Nebbens Sterling a. O. S 79—81, lex 2 § 2 Dig. 14, 2, Consulat c. 63, Ord. de la m. II 1, 31, Recopilacion de las Indias VIII 13, 15, Ord. v. Bilbao XXIV 41, Editto polit. II 18, PLR II 8 § 1755, vgl. auch 1753 f., Frankreich 249, Spanien 653, Portugal 1397, Niederlande 530, Italien 1865 Art. 342 (nicht mehr 1882). Russland 954—958 enthält sogar Bestimmungen über ein solches Expropriationsrecht gegenüber begegnenden Schiffen.

[21] Preuss. Entw Art. 523, Prot V 2506.

[1] Vgl. Perels, Seerecht des D. R. S 157—161. 184 ff., Nizze S 369 ff., de Wal II Nr 152, J. van de Poll, Proeve eener strafwet voor zeevarenden etc., 1839, C. M. van der Leeuw, Over de tucht op de Koopvaardijschepen, Leyden 1857, Cauvet in der Revue von Wolowski I 404 ff. (1851), Desjardins II Nr 527 ff., III Nr 646 ff., M. Sh. Act s. 239. 243—257, Maclachlan 203—207.

[2] Ueber die Stellung des Lootsen auf dem Schiffe s. oben § 51 Anm 14.

die Person des Schiffsmanns begründet würde. Erst durch diese gewinnt seine Disciplinargewalt die sichere Basis, deren sie bei den eigenthümlich gearteten Verhältnissen des Seeverkehrs nothwendigerweise bedarf. Im Folgenden ist zunächst dieses Herrschaftsverhältniss, sodann die Disciplinargewalt und endlich jener strafrechtliche Schutz zu betrachten.

A. Die oben erwähnte unmittelbare Herrschaft, die Schiffsgewalt in diesem Sinne[3], wird begründet nur auf eine bestimmte Art und Weise, nämlich durch den formellen Akt der Anmusterung, wie sie ebenfalls nur durch den formellen Akt der Abmusterung beendigt wird[4]. Daraus ergiebt sich die eminent wichtige privatrechtliche Bedeutung dieser beiden Rechtsakte:

I. Ueber jeden Schiffsmann, welcher angemustert und noch nicht abgemustert ist, übt der Schiffer eine unmittelbare Herrschaft aus, die sich dadurch manifestirt, dass er ihn, falls er sich dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen kann[5] (SeemO § 29 al. 1). Es geschieht dies regelmässig durch Ablieferung des Schiffsmanns auf dem Schiffe[6]. Dieses zwangsweise Anhalten und Zurückführen zum Dienste geschieht nicht nur im Inlande, sondern ist auch ausserhalb des Deutschen Reichs durch zahlreiche Verträge sichergestellt[7]. Nach diesen Verträgen sollen die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, also alle Consularbeamten (in China subsidiär auch die Schiffer) bei den Ortsbehörden jede Hilfe und jeden Beistand für die Ermittlung, Verhaftung und Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen finden. Zu diesem Zwecke haben sie sich schriftlich an die zuständigen Behörden zu wenden, und durch

[3] Man kann sie vielleicht mit dem Worte: Reise- oder Mitreisezwang bezeichnen.

[4] Diese Wirkung der Abmusterung kann auf dem Rechtswege nicht wieder umgestossen werden, HGZ VI 301.

[5] Die daraus erwachsenden Kosten hat der Schiffsmann zu ersetzen, SeemO § 29 al. 2.

[6] Zuweilen findet man die Ansicht vertreten, dass auch im Falle der Arbeitsverweigerung ein zwangsweises Anhalten zur Arbeit durch das Seemannsamt erfolgen könne und solle (vgl. ROHG IV 295 und Knitschky, Seegesetzgebung S 202): wie dies geschehen soll, ist mir unverständlich.

[7] Vgl. Jebens im CO NF I 539, Perels, Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften, 1882, ders., Seerecht des D. R. S 248—251; daselbst S 250 Anm 1 sind auch die jetzt geltenden Verträge über diesen Gegenstand aufgeführt.

Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrollen oder anderer amtlicher Documente, oder im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch gehörig von ihnen beglaubigte Abschriften der genannten Papiere oder durch einen Auszug aus denselben, den Beweis zu führen, dass die reclamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll ihnen die Auslieferung nicht versagt werden. Diese Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur Verfügung der Consularbeamten bleiben und können selbst auf den Antrag und auf Kosten derselben in den Landesgefängnissen so lange festgehalten und bewahrt werden, bis sie am Bord des Schiffes, welchem sie angehören, wiedereingestellt sind, oder bis sich eine Gelegenheit zu ihrer Rücksendung in das Land des requirirenden Consularbeamten auf einem Schiffe desselben oder eines anderen Landes darbietet. Die gedachten Deserteurs sollen aber in Freiheit gesetzt werden, wenn innerhalb gewisser Fristen, vom Tage der Verhaftung an gerechnet, sich keine Gelegenheit zur Rücksendung finden sollte. Der Verhaftete wird nach Ablauf dieser Frist, nach einigen Verträgen nach drei Tage vorher erfolgter Benachrichtigung des Consularbeamten, in Freiheit gesetzt, und darf aus demselben Grunde nicht wieder verhaftet werden. Ebenso sollen die Seeleute in Freiheit gesetzt werden, wenn die Kosten ihrer Haft nicht regelmässig von dem Theile, auf dessen Antrag die Verhaftung geschehen ist, entrichtet werden. Hat der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen am Lande begangen, so soll seine Auslieferung von der Ortsbehörde so lange hinausgeschoben werden dürfen, bis die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That gefällt hat und dasselbe vollständig in Ausführung gebracht worden ist. Nach den meisten Verträgen soll eine Auslieferung nicht stattfinden, wenn die Seeleute oder die anderen zur Schiffsmannschaft gehörenden Personen Angehörige des Staates sind, in welchem die Desertion stattgefunden hat[8].

II. Das unmittelbare Gewaltverhältniss manifestirt sich weiter dadurch, dass das Anrecht, welches an der Person des Schiffsmanns entsteht, etwaigen vorher begründeten Obligationsverhältnissen vorgeht. Hat sich daher ein Schiffsmann für eine Zeit verheuert, für welche er durch einen früher geschlossenen Heuervertrag bereits gebunden ist, so geht die Erfüllung desjenigen Vertrages vor, auf Grund dessen er angemustert worden ist, auch wenn es der später abgeschlossene sein sollte (SeemO § 26 al. 2). Ist auf Grund beider Verträge angemustert

[8] Weshalb dagegen, wenn der Deserteur einem dritten Staate angehört, die Hilfe des Consuls dieses Staates nachzusuchen sein soll, wie Perels a. O. S 249 will, ist nicht einzusehen; dies wäre höchstens Aufgabe der requirirten Ortsbehörde.

worden, so entscheidet freilich vermöge positiver Gesetzesbestimmung nicht die ältere Musterung, sondern der ältere Vertrag (SeemO § 26, vgl. § 8). Uebrigens kommen diese Vorschriften nur zur Anwendung, wenn es sich um einen Conflict zwischen zwei Schiffern handelt, der Schiffsmann wird sich auf dieselben nicht berufen dürfen.

III. Gegenüber der formalen Verpflichtung, welche von der Anmusterung bis zur Abmusterung besteht, darf sich der Schiffsmann zwar auf zu Grunde liegende materielle Verhältnisse berufen, welche jene Verpflichtung als aufgehoben erscheinen lassen, namentlich darauf, dass das Dienstverhältniss erloschen sei, dass der Dienstantritt erst von einer späteren Zeit an erfolgen sollte u. dgl., jedoch wird durch eine solche Berufung seine Verpflichtung nur dann wirklich hinwegfällig, wenn ein Seemannsamt dahin entscheidet, dass sie nicht bestehe[9], nur der Flaggenwechsel des Schiffs lässt jede Verbindlichkeit aufhören[10] (SeemO § 105 al. 2 und 3, und § 61 unter 5). In Bezug auf die Aufhebung oder das Weiterbestehen der Schiffsgewalt hat die Entscheidung im Gegensatze zu ihrer sonstigen provisorischen übrigens eine definitive Bedeutung (§ 105 al. 3).

B. Die Schiffsgewalt in dem Sinne, wie sie bisher besprochen wurde, gewährt dem Schiffer jederzeit die Mittel, den Schiffsmann unter seine Herrschaft zu bekommen, dagegen dient die Disciplinargewalt über die Schiffsleute dazu, sie zur Erfüllung des Schiffsdienstes und zur Einhaltung der Schiffsordnung zu zwingen.

I. Die Disciplinargewalt, welche ebenfalls nicht dem Rheder, sondern dem Schiffer als solchem[11] zusteht, erstreckt sich über alle Personen, welche sich zu Schiffsdiensten verpflichtet haben, mit Ausnahme der Lootsen. Die Verpflichtung zu Schiffsdiensten setzt aber begrifflich das Verhältniss der Schiffahrt voraus[12], d. h. die Dienste müssen entweder die Navigirung des Schiffes betreffen oder es muss wenigstens die Absicht bestehen, dass sie während einer Reise geleistet werden; liegt diese Absicht nicht vor, so kann von einem Heuervertrage nicht die Rede sein, im übrigen ist es gleichgiltig,

[9] Es gilt dies auch im Inlande, im Auslande hat der Schiffsmann, welcher seine Entlassung fordert, überdies stets die Genehmigung eines Seemannsamtes zum Verlassen des Dienstes nachzusuchen, widrigenfalls ihn Geldstrafe bis zu einer Monatsheuer trifft, SeemO § 64 und 83.

[10] Es folgt dies aus den völkerrechtlichen Grundlagen des heutigen Seerechts.

[11] Demnach im Princip auch über den Rheder, der sich als Schiffsmann auf dem Schiffe befindet, SA I 431. 433. 443 f.

[12] Dies sieht Lewis, Seerecht I 184 nicht ein.

auf wie lange die Dienste übernommen werden, ob der Vertrag am Lande oder auf hoher See abgeschlossen wird u. dgl.[13].

II. Die Disciplinargewalt beginnt nicht mit dem formellen Akt der Anmusterung, sondern mit dem formlosen Akt des Dienstantritts, ebenso endigt sie nicht mit dem formellen Akt der Abmusterung, sondern mit dem formlosen Akt der Beendigung des Dienstes (SeemO § 72). Als sicheres Mittel der Beurtheilung, wann diese beiden Momente vorliegen, wird man meistens die Verpflegung des Schiffsmanns betrachten dürfen: so lange, aber auch nur so lange der Schiffsmann für Rechnung des Schiffs verpflegt wird, ebenso lange besteht die Disciplinargewalt des Schiffers über denselben (SeemO § 32 al. 2, 43 Satz 1)[14], sie besteht also unter Umständen auch, nachdem der Heuervertrag beendigt ist (SeemO § 56). Regelmässig ist der Zeitpunkt der Anmusterung zugleich derjenige, in welchem die Pflicht zum Dienstantritt beginnt, von ihm an ist der Schiffsmann verpflichtet, mit seinen Effecten sich an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, jedoch kann diese Verpflichtung vertragsmässig schon früher oder erst später beginnen (SeemO § 28), ebenso endigt der Dienst regelmässig mit der Abmusterung (vgl. SeemO § 30 al. 3 Satz 1).

III. Die Disciplinargewalt berechtigt den Schiffer, von allen Schiffsleuten die Beobachtung der Schiffsordnung zu erzwingen (vgl. oben § 51 C II), und sie berechtigt ihn weiter, von allen Schiffsleuten die Leistung von Schiffsdiensten zu erzwingen (SO § 79 al. 1). Beide Befugnisse gehören dem zwingenden Rechte an und können daher durch vertragsmässige Verabredungen nicht ausgeschlossen werden. Das HGB machte zwar in dieser Beziehung einen Unterschied zwischen der Schiffsmannschaft d. h. denjenigen Personen, welche sich zu seemännischen Diensten, und sonstigen Personen, die sich auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft zur Leistung von Diensten verpflichtet haben, indem die rechtliche Stellung der letzteren vertragsmässig anders normirt werden durfte (Art. 554)[15]. In die Seemanns-Ordnung (§ 3 al. 2) ist indessen diese Unterscheidung nicht übergegangen, und demnach besteht überhaupt

[13] Demnach besteht die Disciplinargewalt über Schiffsleute, welche dem Schiffer von einem anderen Schiffe aus abgegeben werden, ebenso über Personen, die sich zu Lootsendiensten verpflichten, ohne dazu staatlich zugelassen zu sein, nicht aber über Personen, die im Hafen Reparaturen oder Besichtigungen vornehmen u. s. w.

[14] HGZ I 245. Es ist wohl unnöthig, darauf aufmerksam zu machen, dass die Fälle der Verpflegung bei einer Zurückbeförderung auf einem anderen Schiffe nicht hierher gehören.

[15] Vgl. preuss. Entw 465, Mot S 252. S. auch HGZ VII 394.

ein Unterschied in Bezug auf die personenrechtliche Stellung dieser Personen nicht mehr. Es ist dadurch namentlich der Dualismus rechtlich beseitigt[16], der nach dem HGB auf Dampfschiffen entstehen konnte, indem neben die Schiffsgewalt des Schiffers eine entsprechende Gewalt des ersten Maschinisten über das Maschinenpersonal treten konnte, während beide Personen zu einander in wesentlich obligatorischem Verhältnisse stehen konnten. Dass es in Bezug auf die Schiffsgewalt gleich ist, ob die Schiffsleute vom Rheder oder vom Schiffer angenommen sind (SeemO § 3 al. 2 Satz 2), würde jetzt schon aus allgemeinen Grundsätzen folgen.

IV. Principiell ist daher jeder Schiffsmann verpflichtet, alle Befehle des Schiffers zu erfüllen, welche dieser in Bezug auf die Schiffsordnung und den Schiffsdienst an ihn richtet, es ist dabei gleichgiltig, welches sein Rang ist, die Pflicht trifft die Schiffsoffiziere so gut wie die Schiffsjungen, die Matrosen so gut wie das Maschinenpersonal. Damit steht jedoch nicht in Widerspruch, dass der Schiffer im allgemeinen verpflichtet ist, von jedem Schiffsmann nur diejenigen Dienste

[16] Factisch freilich besteht dieser Dualismus fort, welcher entstehen musste, weil zu dem Betriebe der Dampfschiffahrt Personen gebraucht werden, welche besondere technische Kenntnisse besitzen, die von dem Führer des Schiffs selbst nicht gefordert werden. Während im allgemeinen der Schiffer aus eigener Sachkenntniss über jeden die Schiffsleitung berührenden Umstand sein Urtheil abgeben kann und abzugeben hat, ist dies in Bezug auf den Maschinendienst von ihm nicht zu verlangen, und demzufolge tritt in gewissen Beziehungen der erste Maschinist an die Stelle des Schiffers, während im übrigen die Stellung des Maschinenpersonals ebenfalls eine durchaus hierarchisch gegliederte ist. Zu betonen ist hierbei zunächst, dass rechtlich der Schiffer in jeder Beziehung Inhaber der Schiffsgewalt auch in Bezug auf das Maschinenpersonal bleibt: Disciplinarstrafen sind daher von ihm zu ertheilen oder in seinem Namen, seine Befehle gehen principiell denen des Maschinisten vor. Dagegen sind die Pflichten, welche ihm als Inhaber der Schiffsgewalt zustehen, in einigen Beziehungen modificirt, indem zunächst der erste Maschinist diese Pflichten, soweit sie techniche Kenntnisse erfordern, zu erfüllen und event. die Mitwirkung des Schiffers dazu in Anspruch zu nehmen hat. Der Schiffer bleibt persönlich ausser Verantwortung, soweit er diesem sachverständigem Rathe gefolgt ist, er wird verantwortlich, wenn er ihm nicht gefolgt ist, er müsste denn beweisen können, dass die Erfüllung mit seiner Berufspflicht in Widerspruch gestanden hätte. Dem ersten Maschinisten liegt sodann die Pflicht ob, für eine sachgemässe Handhabung des Maschinendienstes zu sorgen und die Beobachtung der nöthigen Disciplin bei demselben zu überwachen. In dieser Beziehung hat er nach den Anschauungen der betreffenden Kreise eine selbständige Stellung, in welche der Schiffer einzugreifen zwar berechtigt ist, während für gewöhnlich, wenn der Schiffer also nicht eingreift, die Verantwortung allein den Maschinisten trifft. Von den Verpflichtungen, welche hiernach dem Maschinisten obliegen, kann derselbe nicht dadurch entbunden werden, dass die Dampfschiffsgesellschaft ihn den Befehlen eines am Lande zurückbleibenden Ingenieurs unterstellt, ebensowenig wird dadurch die Stellung des Schiffers zum Maschinisten modificirt, vgl. SA II 106—121, IV 321 f. 722—726.

zu verlangen, welche nach seemännischer Auffassung der von ihm bekleideten Stellung entsprechen, und dass er seine Disciplinargewalt missbrauchen kann, wenn er ihn zu anderen Diensten zwingt. Ueber den Schiffsdienst enthält die SeemO einige allgemeine Bestimmungen, welche indessen in keiner Weise erschöpfend sind. Der Schiffsmann ist danach verpflichtet, sich stets nüchtern zu halten und gegen Jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten. Dem Schiffer und seinen sonstigen Vorgesetzten[17] hat er mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten (SeemO § 73). Er ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten (SeemO § 30 al. 1). Er hat diese Verpflichtung zu erfüllen sowohl an Bord des Schiffs und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen, als auch unter Havarie (SeemO § 30 al. 2). Bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch, sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung hat der Schiffsmann alle befohlene Hilfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten und darf ohne Einwilligung des Schiffers, so lange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen. Er bleibt verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effecten, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung, den Anordnungen des Schiffers gemäss, nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hilfe zu leisten (SeemO § 32). Der Schiffsmann darf weder selbst ohne Erlaubniss des Schiffers das Schiff verlassen, noch darf er ohne eine solche eigenmächtig fremde Personen an Bord zulassen, ebensowenig Fahrzeuge anlegen lassen (SeemO § 84). Ist ihm das Verlassen des Schiffs gestattet, so muss er zur festgesetzten Zeit, wenn aber keine Zeit festgesetzt ist, noch vor 8 Uhr Abends zurückkehren (SeemO § 30 al. 3). Der Schiffsmann hat dem Schiffer auf Verlangen wahrheitsgemäss und vollständig mitzutheilen, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist (SeemO § 74)[18], namentlich wenn Schiffsrath gehalten wird, er ist ferner verpflichtet, bei der Verklarung mitzuwirken, s. § 56 A II.

[17] Der Steuermann, der an Stelle des Schiffers das Commando führt, gilt als Schiffer, SeemO § 2. Wie weit sonst von Vorgesetzten gesprochen werden kann, darüber entscheidet die seemännische Auffassung.

[18] Eine Pflicht, dem Schiffer auf Verlangen Mittheilungen in Bezug auf beabsichtigte Desertionen zu machen, existirt nicht, s. Sten. Ber. 1115 f.

V. Verlangt der Schiffer von dem Schiffsmann Dienstleistungen, und der letztere

1. kann dieselben nicht leisten, so fragt es sich, ob er auf Grund des Heuervertrags verpflichtet war, dergleichen Dienste zu verstehen[19], oder nicht. War dies nicht der Fall, so würde der Schiffer sich einen Missbrauch seiner Disciplinargewalt zu Schulden kommen lassen, wenn er den Schiffsmann wegen des Nichtkönnens bestrafen würde. Im andern Falle steht ihm dagegen seit alter Zeit ein besonderes Mittel[20] zu, welches auf der Erwägung beruht, dass der Schiffer vor dem Antritt der Reise regelmässig nicht in der Lage ist, eine Untersuchung über die Kenntnisse und Fähigkeiten des Schiffsmanns anzustellen. Wird nach Antritt der Reise entdeckt, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnissmässig zu verringern. Macht er von dieser Befugniss Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, dem Betheiligten zu eröffnen, auch in das Schiffsjournal einzutragen, dass und wann dies geschehen. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit (SeemO § 34). Eine Ausnahme statuirt das Gesetz in Betreff des Steuermanns[21]: da hier der Steuermann im formellen Sinne gemeint ist d. h. derjenige, der ein Patent ausgefertigt erhalten hat, so ist diese Vorschrift auch auf qualificirte Maschinisten anzuwenden.

2. Will der Schiffsmann dem Dienstbefehl nicht nachkommen, so darf ihn der Schiffer dazu durch Disciplinarmittel zwingen, ev. einen Strafantrag stellen, s. unter C.

VI. Was die Disciplinarmittel anlangt, welche zulässig sind, so macht das Gesetz einen Unterschied, je nachdem es sich um gewöhnliche oder aussergewöhnliche Fälle handelt.

1. In gewöhnlichen Fällen ist der Schiffer befugt, alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes erforderlichen Maassregeln zu ergreifen. Zu diesem Zwecke darf er namentlich auch herkömmliche Erschwerungen des

[19] Es handelt sich hier um Dienstleistungen, welche erlernt werden können, nicht um die physische Beschaffenheit des Schiffsmanns: hinsichtlich der letzteren gelten die allgemeinen Grundsätze, a. A. Smits in der Anm 20 cit. Schrift S 43 f.

[20] Vgl. Smits, De albo nautarum, L. B. 1851, S 40—44; Niederl. 397, 7, Norwegen 35. Schon die älteren deutschen Seemannsordnungen erkannten ein solches Recht an: Hamb. 1854 Art. 6, Brem. 1852 Art. 5, Lüb. 1853 Art. 6 (1824 § 8).

[21] Im niederländischen Recht wird der Steuermann nicht erwähnt, dasselbe kennt aber auch keine besondere Qualification, vgl. Smits S 44.

Dienstes oder mässige Schmälerung der Kost, letztere jedoch auf höchstens drei Tage, als Strafe eintreten lassen. Dagegen darf er Geldbusse, körperliche Züchtigung oder Einsperrung als Strafe nicht verhängen (SeemO § 79 al. 1). Das deutsche Recht beschränkt den Schiffer von allen Gesetzgebungen wohl am meisten in der Wahl der Disciplinarmittel, da gerade Geldstrafe und Einsperrung zu den wirksamsten und sonst allgemein für zulässig erachteten Strafen gerechnet werden; dass eine Verschärfung in dieser Beziehung durchaus Noth thut, wird auch ziemlich allgemein anerkannt[22].

2. Wird dem Schiffer activer Widerstand geleistet oder beharrlicher Ungehorsam entgegengesetzt, so ist er zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Er darf gegen die Betheiligten die geeigneten Sicherheitsmaassregeln ergreifen und sie nöthigenfalls während der Reise fesseln (SeemO § 79 al. 2). Diese Fesselung darf demnach nur vorgenommen werden, um eine Widersetzlichkeit oder einen Ungehorsam zu brechen[23], und nur solange als der Schiffsmann seiner Pflicht nicht nachkommt. Uebrigens wird in Fällen, wo dergleichen Delicte von mehreren Personen begangen werden, der Schiffer in erster Linie auf seine Sicherheit bedacht sein dürfen und daher nicht verpflichtet sein, auf die blosse Bereiterklärung der Delinquenten, den Schiffsdienst zu verrichten, ihnen die Fesseln abzunehmen. Jeder Schiffsmann muss dem Schiffer auf Erfordern Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit leisten (SeemO § 79 al. 3)[24].

3. Liegt das Schiff in einem Hafen, so ist der Schiffer befugt, die Effecten der Schiffsleute zur Verhütung einer Entweichung bis zur Abreise des Schiffs in Verwahrung zu nehmen (SeemO § 78).

4. Besondere Befugnisse stehen dem Schiffer zu, wenn der Schiffsmann ohne seine Erlaubniss Güter an Bord bringt oder bringen lässt. Ueber diesen Fall vgl. oben § 43 IV 2 a. Geschah dies mit Branntwein oder anderen geistigen Getränken, oder brachte der Schiffsmann mehr an Tabak an Bord, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, so verfallen diese ohne Erlaubniss mitgenommenen

[22] Weit strengere Grundsätze gelten nach den meisten fremden Rechten, z. B. Frankreich Decret von 1852 Art. 52 f., Italien Cod. per la m. m. 452. In Deutschland waren früher Geldstrafen nach den meisten Seemannsordnungen zulässig.

[23] Das Gleiche gilt bezüglich der Reisenden. Vgl. die englischen Fälle Boyce v. Bayliffe, Aldworth v. Stewart, the Lima.

[24] Vgl. the Governor Raffaes (die Mannschaft ist aber nicht verpflichtet, to sacrifice their lives wantonly).

geistigen Getränke und der Tabak dem Schiffe, d. h. sie werden ein Theil des Schiffsproviants, daneben besteht jenes weite Verfügungsrecht des Schiffers, welches gerade hinsichtlich des Tabaks wegen der Strenge mancher Zollgesetzgebungen von Bedeutung ist.

VII. Der Schiffer ist verpflichtet, jede Disciplinarverfügung, welche er getroffen hat (VI 1 und 2), mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen, und das Gleiche gilt in Bezug auf die unter VI 4 erwähnten Anordnungen (SeemO § 77 und 80).

C. Die Zwangsgewalt und Disciplinargewalt des Schiffers erhält endlich eine weitere sehr nothwendige Ergänzung durch eine Reihe von Strafandrohungen[25]. Diese betreffen einestheils den Fall, dass der Schiffsmann seinen contractlichen Verpflichtungen nicht nachkommt, gleichviel ob das personenrechtliche Verhältniss bereits existent geworden ist oder nicht, anderentheils sind dem Widerstand gegen die Staatsgewalt analoge Bestimmungen in Bezug auf den Widerstand der Schiffsleute gegen den Schiffer oder sonstige Vorgesetzte festgesetzt worden. Alle diese Strafen werden auch in dem Falle verfügt, wenn die strafbare Handlung ausserhalb des Bundesgebiets begangen ist. In diesem Falle beginnt die Verjährung der Strafverfolgung erst mit dem Tage, an welchem das Schiff, dem der Thäter zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst ein Seemannsamt erreicht (SeemO § 100).

Die mit Strafe bedrohten Handlungen und Unterlassungen sind entweder Uebertretungen oder Vergehen resp. Verbrechen. Bei den ersteren erfolgt die Untersuchung und Entscheidung regelmässig durch ein Seemannsamt, vorbehältlich des Rechtsweges (SeemO § 101), sonst durch das zuständige Gericht. Zuständig aber ist, wenn die strafbare Handlung auf einem deutschen Schiffe im Auslande oder in offener See begangen wurde, das Gericht, in dessen Bezirk der Heimatshafen des Schiffes liegt[26], und das Gericht desjenigen deutschen Hafens, welchen das Schiff nach der That zuerst erreicht[27].

[25] Die Materie gehört ins Strafrecht, ich gebe daher nur eine kurze Uebersicht. Literatur: Meves a. O. S 31—74, Perels, Seerecht d. D. R. S 182 ff. 185 ff., ältere: Pöhls I 283—287, v. Kaltenborn I 222—224, Nizze S 426—437. Fremde Gesetzgebung: Niederlande Strafgesetzbuch vom 3. März 1881 Art. 391—401, Frankreich Decret vom 28. März 1852 Art. 55 ff., Italien Cod. per la m. m. 252—302, Norwegen 108—122, Schweden 293—301, Finland 63—67, Ver. Staaten, Rev. Stat. s. 4596—4612. Ueber England s. oben Anm 1.

[26] Der Fall, dass ein Schiff keinen Heimatshafen hat, kommt in der Praxis jetzt nicht mehr vor, da auch in den Flaggenattesten ein solcher bestimmt wird.

[27] Die Gerichte dieser beiden Häfen concurriren jetzt, während früher der letztere nur subsidiäre Competenz hatte, vgl. StPO § 10 und SeemO § 101 al. 3.

Die Verhängung einer Strafe, einerlei ob die strafbare Handlung eine Uebertretung oder ein Vergehen resp. Verbrechen ist, und einerlei ob die Strafe durch die Seemannsordnung oder andere Strafgesetze angedroht ist, wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass der Schuldige aus Anlass der ihm zur Last gelegten That bereits disciplinarisch bestraft worden ist. Es kann jedoch eine erlittene Disciplinarstrafe sowohl in dem Strafbescheide des Seemannsamts, wie in dem gerichtlichen Strafurtheil bei Abmessung der Strafe berücksichtigt werden (SeemO § 95).

I. Von den Uebertretungen haben wir schon diejenigen besprochen, welche mit der Musterung im Zusammenhange stehen (s. § 50 II). Es wird ferner wegen Uebertretung bestraft

1. der Schiffsmann, welcher nach Abschluss des Heuervertrags sich verborgen hält, um sich dem Antritte des Dienstes zu entziehen, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein (SeemO § 81 al. 1).

2. Mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer wird ein Schiffsmann bestraft, welcher sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht. Als Verletzung der Dienstpflicht in diesem Sinne wird insbesondere angesehen: Nachlässigkeit im Wachdienste; Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten; ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte, gegen andere Mitglieder der Schiffsmannschaft oder gegen Reisende; Verlassen des Schiffs ohne Erlaubniss oder Ausbleiben über die festgesetzte Zeit; Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des Schiffs und An-Bord-bringen oder An-Bord-bringen-lassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubniss; eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff; Trunkenheit im Schiffsdienste; Vergeudung, unbefugte Veräusserung oder Bei-Seite-bringen von Proviant (SeemO § 84 al. 1. 2). Wenn die Heuer nicht zeitweise bedungen ist, so wird die Strafe auf einen nach dem Ermessen des Seemannsamtes der Monatsheuer entsprechenden Geldbetrag bestimmt (SeemO § 84 al. 4), wonach sich also auch das erkennende Gericht zu richten hat, falls gegen den Bescheid des ersteren Berufung eingelegt wird. Die Strafe kann gegen Schiffsoffiziere bis auf den Betrag einer zweimonatlichen Heuer erhöht werden (SeemO § 84 al. 3). Die Strafverfolgung tritt nur unter einer doppelten Voraussetzung ein:

a. Es muss ein Strafantrag gestellt worden sein, und zwar vor der Abmusterung (SeemO § 84 al. 5) und binnen 3 Monaten, nachdem der zum Antrage Berechtigte von der Handlung und von der Person

des Thäters Kenntniss erlangt hat (StGB § 61). Berechtigt zur Antragstellung ist sowohl der Schiffer als der Rheder: die Frist wird für jeden besonders berechnet.

b. Der Schiffer muss ausserdem die Verletzung der Dienstpflicht in das Schiffsjournal eingetragen haben. Ist diese Eintragung versäumt, so tritt keine Verfolgung ein. Die Eintragung hat mit genauer Angabe des Sachverhalts und sobald als möglich zu geschehen. Von dem Inhalt der Eintragung ist dem Schiffsmann, wenn dies thunlich ist, unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung Mittheilung zu machen. Unterbleibt diese Mittheilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben (SeemO § 85).

3. Die Strafverfolgung wird ferner durch Verjährung ausgeschlossen, demnach wenn 3 Monate verflossen sind, nachdem das Schiff nach der That zuerst ein Seemannsamt erreicht hat (§ 67 al. 3 des StGB verbunden mit § 100 al. 2 der SeemO).

4. Mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer wird ferner derjenige Schiffsmann bestraft, welcher im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamts, wenn auch aus den ihm rechtlich zustehenden Gründen (s. SeemO § 61 unter 1 und 3), den Dienst verlassen hat (SeemO § 64 u. 83). Diese Strafe wird aber, obwohl in der Regel nur eine Uebertretung vorliegt, durch das zuständige Gericht verhängt, und es bedarf zur Strafverfolgung keines Antrages.

II. Als Vergehen resp. Verbrechen wird bestraft theils der Contractsbruch, theils der Widerstand gegen den Schiffer oder andere Vorgesetzte von Seiten des Schiffsmanns.

1. Fälle des Contractsbruchs.

a. Schon das Reichsstrafgesetzbuch § 298 bestimmt, dass der Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, mit Gefängniss bis zu einem Jahre zu bestrafen sei. Diese Bestimmung ist unverändert in die Seemannsordnung (§ 81 al. 3 und § 100) übergegangen.

b. Nach der Seemannsordnung (§ 81 al. 2) soll aber auch der Schiffsmann, welcher entläuft oder sich verborgen hält, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, mit Geldstrafe bis zu 300 Mark oder mit Gefängniss bis zu 3 Monaten bestraft werden, jedoch tritt die Verfolgung nur auf Antrag ein. Nimmt der Schiffsmann mehr von der Heuer mit, als er bereits verdient hat[28], so liegt der sub 1 angeführte Fall vor. In beiden Fällen verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des

[28] So die herrschende Meinung, s. Perels S 183, a. A. Meves S 38 f.

Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, zugleich den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer.

c. Unter den Contractsbruch ist auch der Fall zu bringen, wenn ein Schiffsmann ohne Vorwissen des Schiffers Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können: der Thäter ist mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängniss bis zu 2 Jahren zu bestrafen (StGB § 297), s. auch § 53 C I 2.

2. Der Widerstand gegen den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten von Seiten des Schiffsmannes kann sein ein passiver oder activer. Die Seemannsordnung hat im allgemeinen bezüglich des activen Widerstandes analoge Rechtssätze aufgestellt, wie sie das Strafgesetzbuch bezüglich des Widerstandes gegen die Staatsgewalt statuirt (§ 110 ff.), und hat, da der passive Widerstand gegen die Staatsgewalt im allgemeinen straflos ist (vgl. § 360 unter 10 und § 353 a des StGB), besondere Normen über diesen festgesetzt:

a. Unter passivem Widerstande gegen den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten ist zu verstehen der Ungehorsam gegen den Dienstbefehl dieser Personen, also gegen jede Anordnung, die sich auf den Schiffsdienst bezieht (SeemO § 30). Ein solcher Ungehorsam wird, wie wir gesehen haben, unter gewissen Voraussetzungen als Uebertretung bestraft, wenn die Disciplinarstrafe den antragsberechtigten Personen als nicht genügend erscheint. Als Vergehen wird der passive Widerstand bestraft, wenn der Schiffer resp. ein anderer Vorgesetzter den Befehl wiederholt und der Schiffsmann trotzdem den schuldigen Gehorsam verweigert hat. Der Schiffsmann ist dann mit Gefängniss bis zu 3 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 300 Mark zu bestrafen, ohne dass es hierzu — ebensowenig wie in allen folgenden Fällen — eines Strafantrags bedarf (SeemO § 86).

b. Verweigern zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten überhaupt den schuldigen Gehorsam auf Verabredung gemeinschaftlich, so ist jede betheiligte Person mit Gefängniss bis zu einem Jahre zu bestrafen, der Rädelsführer, d. h. derjenige, der die übrigen Personen zu dieser Handlung aufgefordert und selbst an derselben Theil genommen hat, ist mit Gefängniss bis zu 3 Jahren zu bestrafen. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann gegen die Betheiligten auf Geldstrafe bis zu 600 Mark erkannt werden, der Rädelsführer ist dann mit Gefängniss, jedoch nur bis zu 2 Jahren zu bestrafen (§ 87). Hat ein Schiffsmann zwei oder mehrere zur Schiffs-

mannschaft gehörige Personen zur Begehung gemeinschaftlichen Ungehorsams aufgefordert, so ist er gleich dem Anstifter (StGB § 48) zu bestrafen, wenn die Aufforderung die strafbare Handlung oder auch nur einen strafbaren Versuch derselben zur Folge gehabt hat. Diese Strafe tritt also ein, sobald nur eine der mehreren Personen den Gehorsam verweigert, denn darin liegt ein strafbarer (SeemO § 84 al. 2) Versuch, gemeinschaftlich den Gehorsam zu verweigern. Wenn die Aufforderung ohne Erfolg geblieben ist, so tritt Geldstrafe bis zu 300 Mark gegen den Auffordernden ein (vgl. noch § 111 des StGB).

c. Mit Gefängniss bis zu 2 Jahren wird der active Widerstand bestraft[29]. Dieser liegt vor, wenn ein Schiffsmann es unternimmt:

α. den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt oder durch Verweigerung der Dienste zur Vornahme oder Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung zu nöthigen (§ 89 Satz 1 der SeemO verglichen mit § 114 des StGB);

β. dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt Widerstand zu leisten oder den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten thätlich anzugreifen (§ 90 der SeemO verglichen mit § 113 des StGB).

Unter den unter α erwähnten Fällen ist zwar der, in welchem der Widerstand durch Verweigerung der Dienste geschieht, eigentlich unter die Fälle des strafbaren passiven Widerstandes zu rechnen: er unterscheidet sich aber von den gewöhnlichen Fällen des passiven Widerstandes dadurch, dass durch denselben die Vornahme oder Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung erzwungen werden soll, der Zweck der Verweigerung ist also kein negativer, sondern ein positiver: dieser Zweck muss entweder klar aus den Umständen, unter denen die Verweigerung der Dienste geschah, hervorgehen oder er muss bewiesen werden. Sonst haben nur die Strafen des einfachen passiven Widerstandes einzutreten.

Sind in den unter α und β angeführten Fällen mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu 600 Mark erkannt werden (SeemO § 89 Satz 2).

Ist dagegen eine dieser Handlungen von mehreren Schiffsleuten auf Verabredung gemeinschaftlich begangen worden, so kann die Strafe bis auf das Doppelte des angegebenen

[29] HGZ VII 244—248. 301, IX 279.

Höchstbetrages, also bis zu 4 Jahren Gefängniss gegen jeden Betheiligten, erhöht werden. Der Rädelsführer, sowie diejenigen, welche gegen den Schiffer oder gegen einen anderen Vorgesetzten Gewaltthätigkeit verüben (also nicht nur mit Gewalt drohen), sind mit Zuchthaus bis zu 5 Jahren oder mit Gefängniss von gleicher Dauer (also von einem bis zu 5 Jahren) zu bestrafen; auch kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter 3 Monaten ein (SeemO § 91). Derjenige Schiffsmann, welcher zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen zur Begehung einer solchen Handlung auffordert, ist gleich dem Anstifter zu bestrafen, wenn die Aufforderung die strafbare Handlung oder einen strafbaren (SeemO § 84. 86. 87. 89. 90) Versuch derselben zur Folge gehabt hat. Ist die Aufforderung ohne Erfolg geblieben, so tritt Geldstrafe bis 600 Mark oder Gefängnissstrafe bis zu einem Jahre ein (SeemO § 88).

Verweigert ein Schiffsmann solchen Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den Gehorsam, welche sich auf die Abwehr oder auf die Unterdrückung der unter α und β bezeichneten Handlungen beziehen, so ist er als Gehilfe zu bestrafen (SeemO § 92), vgl. StGB § 49 vgl. mit § 44.

4. Ueber die Strafe, die den Schiffsmann trifft, welcher eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt, vgl. § 60 B II 7.

§ 53. Pflichten des Schiffsführers im allgemeinen.

Der Führer eines Schiffes, welchem eine so weitgehende Herrschaft personenrechtlicher Art zusteht, hat als Correlat zu derselben eine weitgehende Verantwortlichkeit zu tragen. Dieselbe ist dreifacher Natur, civilrechtlicher, gewerberechtlicher, strafrechtlicher, indem eine Verletzung seiner Berufspflichten ihn schadensersatzpflichtig machen, oder zur Entziehung der Gewerbebefugniss führen, oder ihn strafrechtlich verantwortlich machen kann. Diese drei Seiten seiner Verantwortlichkeit sind nunmehr genauer zu betrachten.

A. Das HGB bestimmt in Art. 478[1]: „Der Führer des Schiffs (Schiffscapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen,

[1] HGB 478 f., preuss. Entw 433, Mot S 240, 1. Entw 457, Prot IV 1928—30, VI 2547—2549. 2614—2621. 2860 f., VII 3748 f. 3812—3815. Ehrenberg, Beschr. Haftung S 216 f. 240. 301, Lewis, Seerecht I 106—109, Handbuch IV 75 ff., Enke in Behrends Z I 470 ff. Die ältere Literatur ist veraltet, ebensowenig

namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in Titel 3 und ff. ihm auferlegten Pflichten entsteht.“ Diese Bestimmung bezieht sich sowohl auf das contractliche wie auf das aussercontractliche Verschulden, sie erscheint von um so grösserer Bedeutung, wenn man den verschiedenartigen Zustand der Civilgesetzgebung mit in Betracht zieht. Der Einfluss dieser Bestimmung ist nun im genaueren festzusetzen.

I. Wir haben bereits gesehen, dass der Schiffer zu dem Rheder in einem Mandats-, zu den Ladungsinteressenten in einem mandatsähnlichen Verhältnisse steht (§ 38 und § 44), ferner haftet der Schiffer jedem Dritten nach den Grundsätzen des Civilrechts für aquilisches Verschulden, endlich hat das HGB gewissen Personen, obwohl sie nicht in contractlichen Beziehungen zum Schiffer stehen, ein besonderes Klagrecht eingeräumt.

1. Auf Grund des zwischen dem Rheder und dem Schiffer bestehenden Mandatsverhältnisses ist der erstere berechtigt, von dem letzteren Rechenschaft zu verlangen, und es trifft in solchen Fällen den Schiffer die Pflicht sich zu exculpiren.

2. Das Gleiche gilt, soweit die Ladungsinteressenten den Schiffer auf Grund des gesetzlichen Vertretungsverhältnisses belangen: auch hier trifft den Schiffer die Beweislast.

3. Auf Grund der Vorschriften des bürgerlichen Rechts kann jeder Dritte, der durch ein aquilisches Verschulden des Schiffers Schaden erlitten hat, denselben auf Schadensersatz belangen, mag jenes Verschulden mit seinen Dienstverrichtungen als Schiffer zusammenhängen oder nicht. Der Schaden muss aber zugefügt sein entweder durch eine positive Handlung des Schiffers oder aber durch eine solche Unterlassung, welcher eine positive Handlung vorherging, die ein Weiterhandeln zur Pflicht machte. Hierunter fallen demnach alle Unterlassungen in Bezug auf die Führung des Schiffs, sobald der

kann hinsichtlich dieser Fragen die fremde Literatur ohne weiteres benutzt werden, denn 1. das englische Recht kennt keine directe Stellvertretung und es haftet nach ihm der Schiffer für die culpa der Schiffsleute, vgl. § 33 Anm 13 und Story, On Agency Nr 308. 314 f.; 2. nach französischem Recht besteht zwar directe Stellvertretung, s. § 33 Anm 12, allein in dem wichtigsten Fall des receptum haftet der Schiffer persönlich und er haftet ausserdem für das Verschulden der Schiffsleute, wiewohl in letzterer Zeit die praktische Bedeutung dieses strengen Satzes durch milde Interpretation fast geschwunden ist, vgl. Code de commerce 221 f. 230, Desjardins Nr 376—384, Valroger I Nr 329 ff. 396 ff.

Schiffer das Commando über dasselbe übernommen hat, dagegen kann von einem Anspruch nicht die Rede sein wegen Deviation oder Verzögerung der Reise, noch weniger deshalb, weil der Schiffer den Dienst nicht angetreten hat, obwohl er dem Rheder gegenüber dazu verpflichtet war. Was die Beweislast anlangt, so hat bei der aquilischen Klage der Dritte ein Verschulden des Schiffers nachzuweisen, s. aber unten II 2.

4. Die in Art. 478 statuirte Haftung besteht „nicht nur gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Creditgeschäft (Art. 497) entstanden ist, insbesondere dem Bodmereigläubiger" (Art. 479 al. 1)[2]. Solange die directe Stellvertretung im Seerecht noch nicht anerkannt war, war eine solche Bestimmung überflüssig, da der Schiffer als eigentlicher Contrahent anzusehen war und ebenso gut wie der Rheder verpflichtet war, die abgeschlossenen Verträge zu erfüllen. Als dann die principielle Nichthaftung des Schiffers für die von ihm als Vertreter des Rheders abgeschlossenen Verträge anerkannt wurde, entstand eine Lücke, welche um so mehr ausgefüllt werden musste, als der Rheder in den meisten Fällen für die gehörige Erfüllung dieser Verträge nur mit dem Seevermögen haftete. Es ist daher den oben angeführten Personen — man kann sie vielleicht nicht unpassend als „Reiseinteressenten" bezeichnen — ein directes Klagrecht gegen den Schiffer gewährt worden, falls er bei seinen Dienstverrichtungen ein Verschulden begeht und durch dasselbe für jene Personen ein Schaden entsteht. Da die Dienstverrichtungen des Schiffers doppelter Natur sind, einerseits die eines Seehandlungsbevollmächtigten, der Rechtsgeschäfte eingeht und erfüllt, andererseits die eines technischen Directors, welcher einen Betrieb zu leiten hat, so ist auch ein doppelter Klaganspruch vorhanden:

a. wegen Verschuldens bei Eingehung oder Erfüllung von Rechtsgeschäften: dazu gehört z. B. die falsche Datirung von Connossementen, Auslieferung der Ladung an einen nicht legitimirten Empfänger, Auslieferung der Ladung in den Fällen der Art. 695, 733 u. 754 u. s. w., diese Haftung ist in § 37 V besprochen worden;

b. wegen culposer Vornahme oder Unterlassung von Verwaltungshandlungen, welche zu den Dienstverrichtungen

[2] Die Ausdehnung auf jeden Schiffsgläubiger würde nicht gerechtfertigt sein, eher diejenige auf einen solchen Schiffsgläubiger, welcher es durch Vertrag geworden ist, indessen ist hier, wenn man die Protokolle zu Rathe zieht, eine restrictive Anwendung geboten.

des Schiffers gehören, wobei es gleichgiltig ist, ob zugleich die Voraussetzungen der aquilischen Klage vorliegen oder nicht. Soweit sie nicht vorliegen, steht dieser Entschädigungsanspruch lediglich den oben genannten Reiseinteressenten zu. Für gewisse Fälle ist dieses Klagrecht im HGB noch besonders normirt worden[3], für die übrigen gilt das allgemeine Princip des Art. 479. Dieses lässt sich dahin formuliren, dass jedes contractliche Verschulden, welches den mit dem Rheder bestehenden Vertrag modificirt, eine Klage gegen den Schiffer erzeugt, wenn Rheder und Schiffer verschiedene Personen sind und das Verschulden dem letzteren zur Last fällt. Voraussetzung dabei ist, dass die Handlung, welche vorgenommen oder unterlassen wurde, zu den Dienstverrichtungen des Schiffers gehört: es ist demnach zwar ebenfalls maassgebend das Verhältniss zwischen Schiffer und Rheder, aber nur wie dasselbe nach den Grundsätzen des objectiven Rechts gestaltet ist, nicht so, wie es sich durch besondere Vertragsberedungen oder Anweisungen des Rheders im einzelnen Falle subjectiv verändert[4]. Dabei ist freilich zu beachten, dass der Rheder dem Schiffer jederzeit die Führung des Schiffs entziehen kann: geschieht dies, so cessirt gleichzeitig die Haftung des Schiffers auf Grund des Art. 479. Im übrigen aber ist es gleichgiltig, ob der Schiffer den Dienst bereits angetreten hat oder nicht, auch wenn er den Antritt verzögert, haftet er sämmtlichen Reiseinteressenten, wenn er nur dem Rheder gegenüber dazu verpflichtet war[5]. Nach dem Antritt des Dienstes sind die Fälle der Verzögerung der Reise und der Deviation die wichtigsten, bei welchen das Klagrecht des Art. 479 nothwendig ist.

Was die Beweislast anlangt, so liegt sie dem Reiseinteressenten ob: dieser hat ein Verschulden des Schiffers nachzuweisen. Dagegen kann der Schiffer nur den Einwand erheben, dass er auf Anweisung des Beschädigten gehandelt habe, und dem letzteren daher selbst ein Verschulden zur Last falle. Selbstverständlich befreit aber die Anweisung eines Reiseinteressenten nur von der Haftung diesem gegenüber, nicht von der, welche den übrigen gegenüber besteht, jedes Klagrecht ist also unabhängig von dem andern. Ergiebt sich dies schon aus allge-

[3] Z. B. Art. 693. 694. 730. 490. 663.

[4] Dies ist der wichtige Unterschied zwischen der Klage der Reiseinteressenten, welche selbständige Rechte geltend machen, und der Klage des Versicherers, welcher dem Rheder einen durch den Schiffer verursachten Schaden bezahlt hat; der letztere kann nur die Rechte geltend machen, welche dem Versicherten zustanden (Art 808).

[5] Giebt der Rheder dagegen dem Schiffer vor dem Dienstantritt Urlaub, so ist die Sache so aufzufassen, als wenn er als Schiffer während dieser Zeit entlassen sei.

meinen Gründen, so ist es im HGB für den wichtigsten Fall, den einzigen, für welchen dieser Grundsatz zweifelhaft sein konnte, noch ausdrücklich ausgesprochen (Art. 479 al. 2): „Der Schiffer wird dadurch, dass er auf Anweisung des Rheders gehandelt hat, den übrigen Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.“ Es ist hierbei auch völlig gleichgiltig, ob der Rheder selbst durch die Anweisung ein Verschulden begeht oder nicht. Auch wenn das erstere der Fall ist, geht nicht etwa die alleinige Haftung auf den Rheder über[6], welcher nunmehr mit seinem ganzen Vermögen zu haften hat, während der Schiffer ausser Verantwortung bleibt, sondern es bestehen dann zwei Delictsansprüche, ein solcher gegen den Schiffer und ein anderer, unbeschränkter gegen den Rheder. Den Rheder trifft ein persönliches Verschulden infolge einer solchen Anweisung entweder von vornherein, wenn er wusste oder wissen musste, dass die Ausführung derselben auf Seiten des Schiffers ein Verschulden involvire, oder erst dann, wenn der Schiffer ihn darauf aufmerksam macht und er dennoch die Anweisung wiederholt[7]. Für den letzteren Fall, wenn also Schiffer und Rheder verschiedener Meinung sind, hat das deutsche Recht allerdings nicht, wie einige fremde[8], besondere Vorschriften festgesetzt, durch welche ein solcher Conflict zu lösen ist, festzuhalten ist aber, dass die Nichtbefolgung einer culposen Anweisung dem Schiffer auch in seinem Verhältniss zum Rheder niemals zum Nachtheil gereichen darf[9]. Etwaige Contractsberedungen, wonach der Schiffer wegen Nichtbefolgung von Anweisungen vermögensrechtliche Nachtheile erleiden solle, sind auf solche Anweisungen nicht zu beziehen, denn insoweit würde die Vertragsclausel gegen die guten Sitten verstossen.

II. Durch die Vorschrift des Art. 478, dass der Schiffer bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen

[6] Diese Auffassung fand auf der hamburger Conferenz zwar Vertretung, ist aber nicht in das HGB übergegangen, sie liegt den Aufstellungen Ehrenbergs, Beschr. Haftung S 259 f. insbes. Anm 69 wenigstens indirect zu Grunde. Vgl. oben S 255.

[7] „Durch eine solche Anweisung wird auch der Rheder persönlich verpflichtet, wenn er bei Ertheilung derselben von dem Sachverhältniss unterrichtet war.“ HGB Art. 479 al. 3, s. auch 663, 696, 733 al. 2, 754 al. 2.

[8] Norwegen 11: „Weigern sich die Rheder das (zur Reise) Erforderliche anzuschaffen, dann hat der Schiffer die Sache zur gerichtlichen Entscheidung zu bringen: diese kann den Rhedern auferlegen, das Erforderliche zu veranstalten, bevor das Schiff absegeln darf.“ Vgl. auch 15. Im Falle einer solchen Weigerung darf der Schiffer den Contract aufheben, Finland 34 Satz 3.

[9] Das unbedingte Entlassungsrecht des Rheders ist für den letzteren freilich immerhin noch eine sehr wirkungsvolle Handhabe.

Schiffers anzuwenden habe, sind die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über den zu prästirenden Grad der culpa ersetzt worden, nur soweit es sich nicht um Dienstverrichtungen handelt, kommen sie noch bei der aquilischen Klage zur Anwendung. Darüber, wann die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers angewendet worden ist und wann nicht, lassen sich allgemeine Grundsätze nicht aufstellen; soweit ihm besondere Verpflichtungen durch das Gesetz auferlegt worden sind (vgl. § 54—59), wird eine Verletzung derselben regelmässig ein Verschulden auf Seiten des Schiffers involviren, im übrigen kommt es auf die Anschauungen der Seefahrenden an, ob eine Handlung oder Unterlassung eine culpose ist oder nicht. Diese Anschauungen werden nicht nur für den Einzelfall maassgebend sein müssen, sondern auch, soweit sich auf Grund derselben objective Rechtssätze ausgebildet haben. Hierüber mag Folgendes bemerkt werden:

1. Solange der Schiffer selbst Subject der Verträge war, und man die Schiffsleute als seine Gehilfen auffasste, musste die Meinung prävaliren, dass er nicht nur für sich selbst, sondern auch für die letzteren zu haften habe. Diese Auffassung gehört für das deutsche Seerecht der Vergangenheit an, denn gegenwärtig ist diese Art von Haftung auf den Rheder übergegangen[10], der Schiffer haftet nur für sein eigenes Verschulden, nicht für fremde culpa. Ihn selbst kann ein Verschulden treffen allerdings wegen mangelhafter Auswahl und mangelhafter Beaufsichtigung der von ihm benutzten Hilfspersonen (culpa in eligendo und in inspiciendo), nicht aber haftet er persönlich für die culpa der Schiffsmannschaft[11] und noch viel weniger für die anderer Personen[12].

2. Nach der Auffassung der schiffahrttreibenden Kreise, welche von der Praxis der höchsten Gerichte[13] allgemein anerkannt ist, ge-

[10] Damit sind alle widersprechenden Bestimmungen des noch geltenden Particularrechts als aufgehoben zu betrachten, s. meine Beiträge zum Seerecht S 91—94, vgl. auch schon Striethorst XXXV 172 ff., de Courcy, Questions de dr. mar. II 102 ff. Anders nach englischem und französischem Recht, s. Anm 1.

[11] Unklar noch immer Lewis, Seerecht I 310.

[12] Eine wichtige Ausnahme besteht in Bezug auf die Beobachtung der Polizei-, Steuer- und Zollgesetze: diese muss der Schiffer, insbesondere auch im Auslande, beobachten (Art. 482) und wenn er dies nicht thut, so hat er den Schaden zu ersetzen, selbst wenn ihn bei Auswahl der Hilfsperson, des Schiffsmaklers, Clarirers u. s. w. keine culpa treffen würde.

[13] Von Bedeutung war namentlich eine Entscheidung des OAG Lübeck vom 12. October 1867, bei Kierulff III 760—765, vgl. ferner ROHG III 39, IV 112, IX 171, XI 333, XVIII 291 ff., XXIII 187, auch XXV 186 und 229 ff., dazu HGZ II 66, III 55. 71. 76 f. 233. 251. 320 u. ö.

nügt bei der Klage gegen den Rheder wegen culposer Ansegelung die Nachweisung einer äusseren Ordnungswidrigkeit, ohne dass nachgewiesen zu werden braucht, welcher Person ein Verschulden zur Last falle: dieser Grundsatz gilt nicht, wenn die Klage gegen den Schiffer persönlich angestellt wird, aus dem einfachen Grunde, weil der Rheder im allgemeinen für alle Personen, die das Schiff navigiren, zu haften hat, der Schiffer dagegen nur für sich selbst: demnach hat der letztere nicht etwa einredeweise nachzuweisen, dass das Schiff unter der Führung eines Anderen, etwa des Steuermanns, sich befunden habe, und ihn keine Schuld treffe, sondern der Beschädigte hat ein Verschulden des Schiffers zu beweisen.

3. Aber nicht nur in Bezug auf die Beweislast macht die seemännische und Verkehrsauffassung einen Unterschied zwischen der Haftung des Rheders für den Schiffer und derjenigen des letzteren selbst, vielmehr wird bei gewissen Handlungen und Unterlassungen das Verschulden selbst anders beurtheilt, soweit es sich um die Haftung des Rheders, anders, wenn es sich um die des Schiffers persönlich handelt [14]. Und diese Auffassung ist in der Natur der Dinge wohl begründet, sie entspricht nicht nur einer Forderung der Gerechtigkeit, sondern ist eine Rechtsanschauung, also objectives Recht, sie wird von der Rechtsprechung anerkannt werden müssen, mag man auch über die Einordnung dieses Satzes verschiedener Ansicht sein, denn unmöglich kann auf die Dauer der Verkehr moralischer sein, als die Rechtsprechung und die Rechtswissenschaft. Es nützt auch nichts, die Nothwendigkeit dieser Anerkennung dadurch zu umgehen, dass man für den einzelnen Fall einen anderen Maasstab der Beurtheilung anlegt, strenger entscheidet, wenn der Rheder, milder, wenn der Schiffer selbst belangt wird: gerade die Summe dieser Entscheidungen ergiebt, dass hier ein Gewohnheitsrechtssatz sich herausgebildet hat, der mächtiger ist, als formelle Bedenken, sie zeigt, wie unhaltbar die herrschende Ansicht ist, welche das Gewohnheitsrecht nicht anerkennen

[14] Dieser verschiedene Maasstab der Beurtheilung ergiebt sich aus der Betrachtung der gerichtlichen Entscheidungen, besonders von Bedeutung möchte der Fall der Collision zwischen „Vesta“ und „Messina“ sein, Hans. GZ II 273—276. Ueber das Folgende vgl. namentlich de Courcy, Questions de droit mar. II S VIII ff. 75—126, ferner Desjardins II Nr 376—384, Valroger I 379 ff. Entsch. des HG Marseille vom 29. Juni 1884: „Le plus ou moins d'opportunité et d'habileté d'un manoeuvre, suffisant pour engager la responsabilité du capitaine en cette qualité seulement, ne peut l'être pour engager sa responsabilité personelle.“ Eine solche responsabilité ès-qualité besteht für die Lootsen nach englischem Recht, s. M. Sh. Act s. 373, vgl. meine Beitr. zum Seer. S 108 f.

will, welches im Widerspruch mit Bestimmungen des HGB steht. Die Anschauung aber, welche diesem Rechtssatze zu Grunde liegt und zugleich sein Gebiet begrenzt, ist die, dass der Unternehmer eines gefährlichen Betriebes einzustehen hat für den Schaden, der durch culpose Leitung desselben entstanden ist, dass aber der Leiter des Betriebs persönlich nicht haftet, soweit es sich um Verschuldungen handelt, welche bei den grossen Anforderungen, die die Leitung eines solchen an den Leiter stellt, im gewöhnlichen Laufe der Dinge mit Sicherheit vorzukommen pflegen. Es wird damit gewissermaassen ausgesprochen, dass die Eröffnung eines solchen Betriebes an sich schon eine culpa in sich begreift[15], welche der Unternehmer zu vertreten hat, dass aber der Leiter persönlich für gewisse Arten von Verschuldungen nicht zu haften brauche, sondern in dieser Beziehung durch die Person des Unternehmers gedeckt werde: respondeat superior[16].

Um das Gebiet dieser Verschuldungen abzugrenzen, haben wir uns zunächst vor Augen zu halten, dass es sich lediglich um solche handelt, die der Schiffer als technischer Leiter, nicht um solche, die er als Seehandelsbevollmächtigter sich zu Schulden kommen lässt. Zwar auch der Handelsbetrieb stellt an den Schiffer Anforderungen, denen er allein voll nicht würde genügen können, allein für diese Fälle ist er durch seine Substitutionsberechtigung und dadurch, dass er für das Verschulden des Substituten nicht aufzukommen hat, genügend gedeckt. Aber auch das gesammte Gebiet der technischen Leitung ist es nicht, welches hier in Betracht kommt: es fallen hier weg einmal die formellen Verpflichtungen (unten § 54—56), eine Verletzung derselben fällt dem Schiffer persönlich zur Last, unbeschadet seiner Regressrechte gegen den Schuldigen, sodann aber fallen auch von den materiellen Verpflichtungen diejenigen fort, welche der Schiffer vor dem Antritt der Reise zu erfüllen hat (unten § 57): hinsichtlich dieser Verpflichtungen hat sich nicht jene Incongruenz in Bezug auf die Verantwortlichkeit des Rheders und des Schiffers herausgebildet, hier ist es der befreiende Seemannsbrauch in dem oben § 16 II dargelegten Sinne, der in Betracht kommt, und der nicht nur den Schiffer, sondern ebensogut den Rheder schützt. Demnach ist es das Gebiet der

[15] Diese Auffassung ist bekanntlich von dem obersten bayerischen Gerichtshofe früher einmal adoptirt worden, Seuffert XIV 208 und dazu Stobbe, Deutsches Privatrecht III 381 Anm 25.

[16] Diese Rechtsparömie findet man von englischen Juristen, allerdings in einem nicht ganz identischen Sinne, angewendet, s. z. B. Story, On Agency Nr 308. Ueber die historische Entwicklung derselben vermag ich keine Auskunft zu geben.

materiellen Verpflichtungen des Schiffers während der Reise — die Führung des Schiffs im engsten Sinne —, welches hier in Betracht kommt. Diese Verpflichtungen sind so mannichfaltiger Art, dass eine tadellose Erfüllung in jeder Beziehung mehr ist, als von einem ordentlichen Schiffer erwartet werden darf. Das Urtheil darüber, welche Maassregeln vorgenommen und welche unterlassen werden dürfen, ist hierbei oft so schwierig, dass die Vornahme einer fehlerhaften oder die Unterlassung einer gebotenen Maassregel entschuldbar erscheint, soweit es sich um die Haftung des Schiffers, unentschuldbar, soweit es sich um die des Rheders handelt. In der englischen Rechtssprache hat sich für diese Art von Verschuldungen der Ausdruck „error in judgment" herausgebildet, und dieser Ausdruck ist dann als „Irrthum in der Beurtheilung" auch von der Rechtsprechung der deutschen Seeämter übernommen worden[17]. Neben Schadenszufügungen, welche durch error in judgment verursacht worden sind, giebt es solche, die durch reinen Zufall bezw. höhere Gewalt[18], und solche, die durch ein auch dem Schiffer imputables Versehen hervorgerufen sind. Demnach giebt es Fälle, in welchen sowohl Rheder als Schiffer, andere, in welchen zwar der Rheder, aber nicht der Schiffer, endlich solche, in welchen keiner von beiden haftet. Um die Grenze zwischen diesen drei Gebieten zu ziehen, hat man die seemännische Auffassung zu Rathe zu ziehen, sei es unmittelbar, sei es durch Abstraction aus den Entscheidungen der Gerichte, insbesondere der Seeämter. Das Hauptanwendungsgebiet des error im Urtheil ist das der Schiffscollisionen, für sie haben sich zuerst diese Grundsätze herausgebildet, deren weitere Uebertragung auch auf andere Gebiete als das des Seerechts nur eine Frage der Zeit sein dürfte.

B. Die Verletzung der Pflichten des Schiffsführers kann auch eine gewerberechtliche Folge haben, nämlich die, dass demselben durch Spruch eines Seeamts die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen wird; das Nämliche gilt hinsichtlich des Steuermanns und Maschinisten in dem oben § 49 V 1 dargelegten Sinne[19]. Hier beschäftigt uns nur die Frage, in welchen Fällen eine solche Entziehung auszusprechen ist bezw. ausgesprochen werden kann. Obwohl die Tendenz des Gesetzes im allgemeinen dahin geht, unfähige Elemente d. h. solche Personen, denen die zur Ausübung ihres Gewerbes, zur

[17] SA IV 584. 657, vgl. ferner I 54. 79. 100. 190, III 73. 98, IV 59. 125 u. ö.

[18] Das Genauere hierüber gehört in Buch III.

[19] Vgl. oben § 49 Anm 1 und die daselbst citirten Schriften von Möller, Cäsar und Perels.

vollen Ausfüllung ihrer verantwortlichen Stellung erforderlichen Eigenschaften abgehen, aus der Handelsmarine zu entfernen, so darf die Entziehung der Gewerbebefugniss doch nur vorgenommen werden beim Vorhandensein bestimmter materieller und formeller Voraussetzungen, und zwar der nachfolgenden.

I. Es muss ein Seeunfall eines deutschen Kauffahrteischiffes[20] vorliegen. Ein solcher liegt jedenfalls dann vor, wenn Menschenleben verloren gegangen oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben ist (Ges vom 27. Juli 1877 § 3 unter 1), im übrigen hat das Seeamt nach freiem Ermessen darüber zu befinden, ob ein solcher vorliegt[21].

II. Es muss dieser Seeunfall oder es müssen dessen Folgen von einer der oben genannten Personen in Folge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung ihres Gewerbes erforderlich sind, verschuldet sein (Ges von 1877 § 26 al. 1).

1. Demjenigen, welchem die Gewerbebefugniss entzogen werden soll, muss demnach eine Handlung oder Unterlassung zur Last fallen, welche mit dem Seeunfall oder mit dessen Folgen in Causalzusammenhang steht, welche die Ursache des Seeunfalls oder von dessen Folgen ist: culpa sine effectu ist gleichgiltig, sollte auch bei der Untersuchung sich herausstellen, dass der Schiffer u. s. w. in der allerleichtfertigsten Weise seine Stellung versehen hat[22].

2. Die Handlung oder Unterlassung muss ein Verschulden involviren.

a. Ein solches liegt nach dem oben A II 3 Ausgeführten im Falle des error in judgment überhaupt nicht vor, daher kann, wenn in Folge eines solchen der Unfall entstanden oder vergrössert worden ist, eine Patententziehung ebenfalls überhaupt nicht stattfinden, wenn auch der Schiffer u. s. w. im übrigen sich pflichtwidrig benommen hat.

b. Liegt aber ein Verschulden vor, welches über den error in judgment hinausgeht, dann eröffnet sich der Beurtheilung der See-

[20] Darunter sind hier zu verstehen alle Seeschiffe, welche nicht der Marine angehören, SA III 101—103. 773—775, a. A. Cäsar a. O. S 12.

[21] Perels S 350 ff. versucht ein Classification, die manchem Bedenken unterliegen möchte; maassgebend kann allein die seemännische Auffassung sein, vgl. SA II 20 ff., III 101, IV 330 ff. 481 f. Verschieden von dem Seeunfall in diesem materiellen Sinne (wegen dessen Patententziehung stattfinden darf) ist der Begriff des Seeunfalls im prozessualen Sinne (wegen dessen die Untersuchung vorzunehmen ist): ein solcher liegt immer schon dann vor, wenn der Reichskanzler die Untersuchung anordnet, Ges vom 27. Juli 1877 § 3 unter 2.

[22] Vgl. oben § 49 Anm 15 und SA II 242 f. 714 f., IV 290 f.

ämter ein freier Spielraum, innerhalb dessen sie der dem Gesetze zu Grunde liegenden Tendenz, Ausschliessung unfähiger und unwürdiger Elemente aus verantwortungsvollen Stellungen innerhalb der Handelsmarine, gerecht zu werden vermögen. Nicht jedes Verschulden soll die Patententziehung zur Folge haben, sondern nur ein solches, welches zeigt, dass dem Betreffenden Eigenschaften mangeln, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind. Darüber aber, ob dies der Fall ist, entscheidet das Seeamt nach freiem Ermessen: man hat mit Recht angenommen, dass das Seeamt sich dabei nicht lediglich an die concrete culpa, welche im Causalnexus steht, zu halten brauche, sondern dass auch das ganze Benehmen der betreffenden Person während der Reise, ja selbst ihre gesammte Vergangenheit berücksichtigt werden dürfe, und zwar sowohl mit mildernder als auch mit schärfender Wirkung: es kann demnach Patententziehung unterbleiben trotz eines groben Verschuldens, wenn der Schiffer auf eine langjährige tadellose Vergangenheit zurückblicken kann, es kann eine Entziehung stattfinden, auch wenn das Vergehen an sich kein grobes war, sobald das übrige Benehmen des Schiffers, z. B. mangelhafte Journalführung u. dgl., zeigt, dass ihm jene Eigenschaften abgehen. Ein Mangel jener Eigenschaften kann vorliegen, wenn es sich herausstellt, dass dem Schiffer die technischen Kenntnisse abgehen, die er haben muss; wichtiger aber sind die Fälle, in denen die dem Schiffsführer u. s. w. nöthigen Charaktereigenschaften mangeln, mag sein Verschulden nun in Vorsatz oder Fahrlässigkeit bestanden haben. Welches diese Charaktereigenschaften sind, die der Schiffer u. s. w. haben muss, darüber entscheidet wieder die seemännische Auffassung[23].

III. Als formelle Erfordernisse kommen überdies in Betracht ein Antrag des Reichscommissars und die gehörige Ladung des Betreffenden[24].

IV. Ueberblicken wir diese Bestimmungen, so ersehen wir, dass die Absicht des Gesetzgebers, Entfernung unfähiger Elemente, infolge der besprochenen Einschränkungen nur sehr unvollkommen erreicht werden kann. Giebt man dies zu, so muss auf der anderen Seite betont werden, dass die Entfernung fähiger Elemente durch die Seeämter eine um so grössere Ungerechtigkeit involviren würde. Es kann nicht die Aufgabe dieses Werkes sein, eine Kritik der einzelnen Entscheidungen nach diesen Richtungen hin vorzunehmen, aber es ist

[23] Die Entscheidungen der Seeämter enthalten hierüber ein reiches Material, besonders SA I 419. 502 (Feigheit), II 123 f. 714. 944.

[24] Hierüber s. jetzt Perels a. O. S 397—399.

zu constatiren, dass sich in den Schiffahrt treibenden Kreisen eine gewisse Misstimmung über dieselben gegenwärtig geltend macht, und es scheint fast, als ob die Gefahr, welche darin liegt, dass man für jeden Unfall auch einen Sündenbock finden will, von den Seeämtern nicht ganz vermieden worden ist.

C. Die Uebertretung gewisser Vorschriften von Seiten des Schiffers zieht eine strafrechtliche Ahndung nach sich[25]. Diese Vorschriften sind theils im Strafgesetzbuche, theils in der Seemannsordnung, theils in anderweitigen Reichsgesetzen enthalten. Endlich finden sich auch in den Hafenordnungen der einzelnen Seestädte besondere Vorschriften mit Strafandrohungen: die letzteren übergehen wir, weil sie durchaus localer Natur sind.

I. Von den Vorschriften des Strafgesetzbuchs kommen hier namentlich folgende in Betracht.

1. Wer in betrügerischer Absicht ein Schiff, welches als solches oder in seiner Ladung oder in seinem Frachtlohn versichert ist, sinken oder stranden macht, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren und zugleich mit Geldstrafe von 150—6000 Mark bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter 6 Monaten ein, neben welcher auf Geldstrafe bis zu 3000 Mark erkannt werden kann (§ 265).

2. Ein Schiffer, welcher ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängnisstrafe bis zu 2 Jahren bestraft (§ 297, strafbarer Eigennutz).

3. Wer vorsätzlich die Strandung oder das Sinken eines Schiffes bewirkt und dadurch Gefahr für das Leben eines Anderen herbeiführt, wird mit Zuchthaus nicht unter 5 Jahren, und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Zuchthaus nicht unter 10 Jahren oder mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft (§ 323). Neben dieser Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden (§ 325). Ist eine solche Handlung aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein

[25] Vgl. § 52 Anm 22. Meves a. O. S 74—85, Perels, Seerecht des D. R. S. 190 ff. Fremde GG: Niederlande StGB vom 3. März 1881 Art. 381—390. 402—415. 469—475, Frankreich Decret vom 24. März 1852 Art. 55 ff., Italien Cod. per la m. m. Art. 303 ff. Ueber Norwegen, Schweden und Finland s. § 52 Anm 22. In England und den Ver. Staaten finden sich die Strafbestimmungen bei den einzelnen Vorschriften.

Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniss bis zu 1 Jahr, und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniss von 1 Monat bis zu 3 Jahren zu erkennen (§ 326). — Vgl. noch § 305—311 des StGB.

4. Ueber die Strafen wegen Verletzung des Seestrassenrechts s. StGB § 145 und unten § 59.

II. Durch die Seemannsordnung werden folgende Handlungen bzw. Unterlassungen des Schiffers strafrechtlich geahndet.

1. Der Missbrauch der Disciplinargewalt von Seiten des Schiffers oder eines sonstigen Vorgesetzten wird mit Geldstrafe bis zu 900 Mark oder mit Gefängniss bis zu 1 Jahr bestraft (§ 96).

2. Der Schiffer, welcher seine Verpflichtung, für die gehörige Verproviantirung des Schiffes zu sorgen, vorsätzlich nicht erfüllt, wird mit Gefängniss bestraft, neben welchem auf Geldstrafe bis zu 1500 Mark, sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann. Hat der Schiffer die Erfüllung der Pflichten fahrlässiger Weise unterlassen, so ist, wenn infolge dessen der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann, auf Geldstrafe bis zu 600 Mark oder Gefängniss bis zu 1 Jahr zu erkennen (§ 97).

3. Lässt ein Schiffer einen Schiffsmann im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurück, so ist er mit Geldstrafe bis zu 300 Mark, mit Haft oder mit Gefängniss bis zu 3 Monaten zu bestrafen (§ 98).

4. Die Festsetzung der bisher erwähnten Strafen ist Sache der gewöhnlichen Gerichte. Dagegen erfolgt die Bestrafung des Schiffers wegen der nunmehr zu nennenden Uebertretungen durch das Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges, und zwar kann der Schiffer mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft werden:

a. wenn er den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt (§ 99, 1), s. § 50 II;

b. wenn er bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtsbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen (§ 99, 2)[26], s. § 50 II 6;

c. wenn er bei Todesfällen die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises unterlässt oder die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlass verabsäumt (§ 99, 3), s. oben § 48 A IV;

[26] Hierdurch wird jedoch die Vorschrift des § 271 StGB nicht berührt.

d. wenn er eine der in den §§ 77 und 80 der SeemO vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterlässt (§ 99, 4), s. § 52 B VII;

e. wenn er den ihm bei Vergehen und Verbrechen nach den §§ 102 und 103 der SeemO obliegenden Verpflichtungen nicht genügt (§ 99, 5), s. § 48 B;

f. wenn er dem Schiffsmann ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen (§ 99, 6), s. § 60 B;

g. wenn er einem Schiffsmann grundlos Speise oder Trank vorenthält (§ 99, 7), s. § 60 B III;

h. wenn er es unterlässt, dafür Sorge zu tragen, dass ein Exemplar der Seemannsordnung, sowie der maassgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zugänglich ist (§ 98, 8), s. § 54 A II;

i. wenn er sich der Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtung entzieht, hilfsbedürftige Seeleute mitzunehmen (§ 8 des betr. Ges vom 27. Dec. 1872)[27].

III. Andere strafrechtliche Vorschriften sind an anderem Orte besprochen worden, vgl. § 19 C, § 20 VI, § 48 A I 5, oder noch zu besprechen, s. § 54 A I. IV. V, B II.

§ 54. Pflichten des Schiffsführers formeller Art.

Unter formellen Pflichten des Schiffsführers verstehe ich solche, deren Ausserachtlassung für die Interessenten nicht direct einen Schaden herbeiführt, sondern nur indirect entweder dadurch, dass ihnen ein Beweis unmöglich gemacht wird, den sie sonst hätten führen können, oder dadurch, dass eine Reaction der Staatsgewalt erfolgt, durch welche jene Interessen verletzt werden. Abgesehen von dieser civilrechtlichen Verantwortlichkeit besteht in den meisten Fällen, namentlich auch in solchen, in denen die erstere von keiner weiteren Bedeutung ist, für den Führer des Schiffs ein directer öffentlich-rechtlicher Zwang, welcher insbesondere durch Verhängung von Strafen ausgeübt wird. Viele dieser Pflichten sind schon gelegentlich berührt worden, die hier zu besprechenden können in allgemeine und besondere Betriebspflichten eingetheilt werden.

A. Allgemeine Betriebspflichten formeller Art. Abgesehen von der Pflicht zur Journalführung (§ 55) ist hier Folgendes zu erwähnen.

[27] Für die Fälle II 1—4 gelten die oben § 52 C besprochenen Abweichungen von den Grundsätzen des gewöhnlichen Strafrechts.

I. Sobald Jemand Führer eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffs geworden ist, hat er dafür zu sorgen[1], dass dasselbe

1. seinen Namen auf jeder Seite des Bugs und

2. seinen Namen und den Namen des Heimathafens am Heck an den festen Theilen hell auf dunkelem Grunde in lateinischer Druckschrift und fest angebrachten Schriftzeichen von solcher Grösse führen muss, dass

a. die Höhe des kleinsten Buchstabens bei Schiffen unter 300 Cm. NR. mindestens 5, bei solchen von 300—1000 mindestens 7,5, bei solchen von 1000 Cm. NR. und darüber mindestens 10 Centimeter, und

b. die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens ein Fünftel der Höhe der Buchstaben beträgt (Ges vom 28. Juni 1873 § 3 und Vorschriften des Bundesraths vom 13. November 1873 § 5)[2]. Im Falle einer unterlassenen Befolgung dieser Vorschriften hat der Führer des Schiffs Geldstrafe bis zu 150 Mark oder Haft verwirkt (Ges vom 28. Juni 1873 § 4)[3]. Nicht nöthig ist dagegen eine äusserliche Anbringung des internationalen Unterscheidungssignals, und ebensowenig sind bisher die Vorschriften adoptirt, welche die englische Gesetzgebung[4] in Bezug auf die äusserliche Kenntlichmachung der Decklinien und der äussersten Beladungslinie festgesetzt und deren Verletzung sie mit sehr schwerwiegenden gewerbe- und strafrechtlichen Nachtheilen verbunden hat. Das Gleiche gilt von der Vorschrift derselben Gesetzgebung, wonach der Tiefgang des Schiffes äusserlich zu markiren ist.

II. Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, dass die zum Ausweise für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind (Art. 480). Welches diese Papiere sind, ist im

[1] England M. Sh. A. 1873 s. 3 (Mitverpflichtung des Rheders), vorher M. Sh. A. s. 34, M. Sh. A. 1871 s. 4, Ver. Staaten Act 1874 c. 467 = Rev. Stat. s. 4178, vorher Act 1792 c. 1 s. 3, vgl. Act 1864 c. 78 s. 1, Belg. Ges v. 20. Jan. 1873, 16, Dän. Ges v. 13. März 1867, 14, Ital. V v. 9. Nov. 1872.

[2] Ueber Fischerfahrzeuge s. Hamb. Bek. v. 12. Juli und 11. Dec. 1869 (über Schuten Hamb. Bek. v. 11. Dec. 1869). Vgl. ferner Perels, Seerecht des D. R. S 72 Anm 2. Nordseefischerei-Convention v. 6. Mai 1882 Art. 6 ff. und Ges zur Ausführung derselben v. 30. April 1884.

[3] Natürlich ein Verschulden des Schiffers vorausgesetzt, doch wird er sich zu exculpiren haben, a. A. Meves S 13: „es genügt die Thatsache, dass der Zustand des Schiffs dem Gesetze nicht entspricht.“

[4] Vgl. M. Sh. A. 1873 s. 3 und 4, 1876 s. 25—28 (zugleich Pflichten des Rheders), s. auch M. Sh. A. 1876 s. 5.

HGB nicht bestimmt[5], wohl aber enthält die Reichsgesetzgebung diesbezügliche Vorschriften. Man hat zu unterscheiden solche Papiere, welche in jedem Falle vorhanden sein müssen, und solche, welche nur für bestimmte Reisen oder unter gewissen Verhältnissen angeschafft zu werden brauchen. Zu den ersteren gehören bezüglich des Schiffs das Certificat bezw. das demselben gleichstehende Flaggenattest, s. § 19 B I 2 und II, und der Messbrief, s. § 20, bezüglich der Besatzung die Musterrolle, s. § 50 II 1, bezüglich der Ladung das Ladungsmanifest bezw. Schiffsinventar, s. unter V. Der Schiffer hat weiter dafür Sorge zu tragen, dass ein Exemplar der Seemannsordnung sowie der maassgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sei, bei Geldstrafe bezw. Haft (§ 108 und § 99 unter 8 SeemO)[6]. Der Schiffer hat ferner vor Antritt der Reise ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches alle auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder zu quittiren sind (SeemO § 39). Nach deutschem Rechte ist nicht nöthig, dass der Schiffer die Certepartien und Connossemente im Original oder in Copie bei sich führt, ebensowenig das Zeugniss über seine Gewerbebefugniss: räthlich wird auch dies immerhin sein, ebenso die Mitnahme eines Exemplars des Handelsgesetzbuchs. Für gewisse Reisen kann mehr erforderlich sein, namentlich könnte ein Beilbrief noch von Bedeutung sein, soweit durch ihn vertragsmässige Begünstigungen erlangt werden können, ebenso werden Ursprungscertificate häufig von Wichtigkeit sein: sind letztere erforderlich, um Nachtheile zu vermeiden, so ist es eine Pflicht des Schiffers nicht gegenüber dem betreffenden Ladungsinteressenten — denn diesen trifft selbst ein Verschulden —, wohl aber den übrigen Interessenten gegenüber (Art. 479), dafür zu sorgen, dass dieselben vorhanden sind. Ueber anderweitige Papiere s. noch unter B.

III. Dem deutschen Recht unbekannt ist eine Verpflichtung des Schiffers, vor der Reise eine behördliche Untersuchung des Schiffes zu veranlassen, wie dieselbe von vielen Seerechten romanischen Ursprungs vorgeschrieben ist[7].

[5] Vgl. Finland 36. Eine Aufzählung geben Frankr. 226, Niederl. 357, Portugal 1379, Italien 503, Belgien 17, Norwegen 2, dazu bes. Desjardins II Nr 439—450, Valroger I 418—424. Mitnahme von Ladungsgütern ohne alle Begleitpapiere als Versehen des Schiffers aufgefasst HGZ VI 124.

[6] Norw. 25, Niederl. 357 s. 7.

[7] Frankreich 225, Portugal 1378, Niederl. 347, Italien Cod. per la m. m. 77—84, dazu Desjardins II Nr 405—417. Ueber Passagierschiffe u. s. w. s. § 61.

IV. Viele fremde Gesetzgebungen legen dem Schiffer ganz allgemein die Verpflichtung auf, bei der Ankunft in einem Hafen und bei der Abfahrt gewisse Meldungen zu machen[9]. Nach deutschem Recht ist zu unterscheiden die Meldepflicht der Schiffer in deutschen Häfen und die deutscher Schiffe ausserhalb des Reichsgebiets[10].

1. Gelangt ein deutsches Kauffahrteischiff in einen Hafen, welcher zu dem Amtsbezirke eines deutschen Consulats gehört, so ist der Führer desselben verpflichtet, die Ankunft des Schiffes und ebenso später den Abgang desselben aus einem solchen Hafen dem Consul zu melden (Ges betr. die Schiffsmeldungen bei den Consulaten des Deutschen Reichs vom 25. März 1880 § 1). Befreit von der Meldepflicht ist der Führer eines Schiffs, wenn es den Hafen nur angelaufen hat, um auf Wind oder Gezeit zu warten; um den Bedarf an Proviant, Wasser oder Ausrüstungsmaterial zu ergänzen; um Lootsen einzunehmen oder abzusetzen; um Personen oder Ladung einzunehmen oder abzusetzen, sofern der hiermit verbundene Aufenthalt nicht länger als 48 Stunden währt; um Briefe oder Ordres in Empfang zu nehmen oder abzusenden; um etwaigen Polizei-, Zoll- oder anderen am Orte bestehenden Vorschriften nachzukommen (cit. Ges § 2)[11]. Die Meldung kann mündlich oder schriftlich erfolgen (cit. Ges § 1); im letzteren Falle ist sie von dem Führer des Schiffs zu unterschreiben (V betr. die Schiffsmeldungen bei den Consulaten des Deutschen Reichs vom 28. Juli 1880 § 4).

a. Die Meldung der Ankunft hat innerhalb der beiden nächstfolgenden Tage zu erfolgen (cit. Ges § 1 al. 2), bei schriftlicher Meldung wird es auf den Moment der Absendung ankommen. Anzuzeigen ist hierbei: der Name, das Unterscheidungssignal, der Heimatshafen, die Gattung und der Nettoraumgehalt des Schiffs; der Name und der Wohnort des Eigenthümers oder des Correspondentrheders des Schiffes; der Ort und der Tag der Ausfertigung des Schiffscertificats oder des Flaggenattestes des Schiffs — den bisher angeführten Anzeigen wird genügt durch Vorlegung des Schiffscertificats oder des Flaggenattestes selbst —; ferner: die Zahl der mit dem Schiffe angekommenen Passagiere; ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung angekommen ist, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegen-

[9] Frankreich 242—244 (dazu Desjardins II Nr 540—551), Niederl. 379 ff., Spanien 650 f., Port. 1405 ff., Italien Cod. per la m. m. 115—117, vgl. § 56 Anm 1.

[10] Ueber das Ges vom 25. März 1880 vgl. oben § 12 IV 14, Dienstinstruction für die Consuln zu § 31 und Perels, Seerecht des D. R. S 253—257.

[11] Weggefallen sind dagegen die Erleichterungen der Meldepflicht in Bezug auf Schiffe, die in periodischer Fahrt beschäftigt sind.

stände; der Ort und der Tag des Reiseantritts und der Tag der Ankunft im Hafen; ob bezw. welche Häfen von dem Schiffe während der Reise angelaufen worden sind; die Adresse desjenigen, welcher die Clarirungsgeschäfte des Schiffes am Orte besorgt (cit. V § 1, vgl. Ges § 3). Hat der Consul in dem Hafen, welchen das Schiff besucht, seinen Wohnsitz, so ist bei der Anmeldung auch die Musterrolle des Schiffes vorzulegen und dem Consul zum Zwecke der Aufbewahrung zu übergeben; ist dies dagegen nicht der Fall, so ist der Ort und der Tag der Ausfertigung der Musterrolle, sowie die Zahl der Schiffsmannschaft anzugeben (cit. V § 2 und § 1 unter 4).

b. Die Meldung des Abgangs hat vor der Abfahrt des Schiffes zu geschehen (cit. Ges § 1); bei derselben ist anzuzeigen: der Bestimmungsort des Schiffes; ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung abgeht, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegenstände; endlich der Tag der Ausclarirung (cit. V § 3).

c. Genügt der Inhalt der Meldung dem Consul nicht, so hat der Schiffsführer dieselbe auf ergangene Aufforderung nach Maassgabe der unter a und b aufgeführten Bestimmungen baldthunlichst zu vervollständigen, gleichviel ob er sich noch in dem betr. Hafen befindet oder nicht (cit. V § 5). Unterlässt er dies der Aufforderung ungeachtet, oder unterlässt er die rechtzeitige Meldung der Ankunft oder des Abgangs des Schiffs, so ist er mit Geldstrafe bis zu 200 Mark zu bestrafen (cit. G § 4). Die Competenz der Strafgerichte richtet sich nach den gewöhnlichen Regeln, der Consul kann daher die Strafe nicht als Vorsteher des Seemannsamts verhängen, wohl aber in den Gebieten, in denen Consulargerichtsbarkeit besteht, als Vorsitzender des Consulargerichts[12]. In jedem Falle hat er über Unterlassung dieser Meldungen an den Reichskanzler zu berichten (Cons.-Ges § 31).

2. Eine Meldepflicht der Schiffer bei der Ankunft in und vor der Abfahrt aus deutschen Häfen ist reichsgesetzlich nicht statuirt, soweit sich nicht eine solche Verpflichtung aus der Beobachtung der zollgesetzlichen Bestimmungen ergiebt. Dagegen ist durch die Landesgesetzgebung bezw. durch locale Polizeiverordnungen eine solche Meldepflicht wohl überall eingeführt worden, die sich dann entweder auf alle oder nur auf die deutschen Schiffsführer bezieht. Es entsteht hierbei die Frage, wie weit solche Verordnungen nach den Grundsätzen des Reichsstaatsrechts als giltig zu betrachten sind. Soweit diese Meldepflicht einen localen Charakter an sich trägt, also auf Grund hafenpolizeilicher Befugnisse festgesetzt ist, kann über ihre Rechtsgiltigkeit

[12] Ges über die Consulargerichtsbarkeit v. 10. Juli 1879 § 12.

kein Streit obwalten, ebensowenig soweit die Steuergesetzgebung des betreffenden Orts betheiligt ist, dagegen können Zweifel entstehen, soweit es sich um Materien handelt, welche durch die Reichsgesetzgebung geregelt sind, bezw. bezüglich deren die Reichsgesetzgebung den Consuln fremder Staaten Rechte zugeschrieben hat. Soweit das letztere der Fall ist, kann die Landesgesetzgebung bezüglich solcher fremden Schiffe nicht auf Geltung Anspruch erheben; ist das erstere der Fall, so ist zu untersuchen, ob die Reichsgesetzgebung eine vollständige Regelung hat bewirken wollen oder nicht, und danach die Rechtsungiltigkeit oder Giltigkeit solcher Verordnungen anzunehmen[13].

V. Von besonderer Wichtigkeit sind die Pflichten, welche der Schiffer den Zollbehörden gegenüber zu erfüllen hat[14]. Auch hier ist ein Unterschied zu machen zwischen den Pflichten, welche Führern deutscher Schiffe in fremden Küstengewässern obliegen, und den Pflichten, welche gegenüber den deutschen Zollbehörden zu erfüllen sind. Ueber diese Pflichten enthält das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 die grundlegenden gesetzlichen Bestimmungen, welche durch Regulative des Bundesraths und die örtlichen Hafenregulative (VZG § 90) genauer ausgeführt worden sind. Hiernach gilt Folgendes:

1. Beim Eingange haben sich die Schiffsführer an denjenigen Orten, wo für den Eingang seewärts Ansageposten errichtet sind, bei diesen zu melden und sämmtliche über ihre Ladung sprechenden Papiere abzugeben (VZG § 74 Satz 1). Eine Ausnahme besteht nur auf der Unterelbe hinsichtlich der direct nach den Freihäfen Hamburg, Altona oder Harburg bestimmten bezw. von diesen Häfen in See gehenden Schiffe, sofern sie einen Lootsen an Bord haben und während der Fahrt durch das Zollgebiet unausgesetzt die Zollflagge bezw. Zollleuchte führen (Regulativ b. die zollamtliche Behandlung u. s. w., auf der Unterelbe giltig vom 1. Jan. 1882 § 1): in diesem Falle sind sie von jeder zollamtlichen Anmeldung und Abfertigung, nicht aber von der Zollcontrole befreit (Reg. § 1 u. 17). In den anderen Fällen hat der Schiffer dem Ansageposten eine von ihm unterzeichnete Declaration der Zugänge zum Schiffsraum und etwaiger geheimer Behältnisse zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge an Ort und Stelle zu zeigen (VZG § 74 Satz 2). Die Ladungspapiere werden sodann von dem Ansageposten in Gegenwart des Schiffsführers eingesiegelt, an das betreffende Grenzzollamt adressirt und, falls Begleitung

[13] Zweifelhafte Fälle s. unten in § 55 III und § 56 Anm 14.

[14] Vgl. § 12 IV 4, dazu Normativbestimmungen des Bundesraths für die Hafenregulative v. 26. Juni 1871 (oldenb. Bek. v. 6. Juli 1874), lüb. V v. 14. Aug. 1872, meckl. V für Rostock u. Wismar v. 12. Aug. 1872, vgl. Perels a. O. S 280—285.

eintritt, worüber das Ermessen des Ansagepostens entscheidet, dem begleitenden Beamten, anderenfalls dem Schiffsführer zur Aushändigung an das Grenzzollamt zugestellt (VZG § 74 al. 2). Für das weitere Verfahren kommt es darauf an, ob die Entlöschung der Ladung bei dem Grenzzollamt geschehen soll oder an dem anderweitigen Bestimmungsorte.

a. Soll das erstere geschehen, so hat der Schiffsführer dem Grenzzollamte binnen spätestens 24 Stunden nach der Ankunft eine generelle Declaration, das Manifest, in einfacher Ausfertigung zu übergeben. Dieselbe muss enthalten: den Namen des Schiffs und des Schiffsführers; die Nationalität und den Raumgehalt des Schiffs; den Hafen oder die Häfen, wo die Ladung eingenommen ist; die Namen der Ladungsempfänger; die Gattung der geladenen Waaren — bei verpackten Waaren auch die Zahl und Verpackungsart der Colli, deren Zeichen und Nummer —; die besondere Bezeichnung der Colli oder der unverpackt geladenen Waaren, welche sich ausserhalb des Schiffsraums befinden; die Versicherung, dass die Angaben richtig sind; die Unterschrift des Schiffsführers oder seines Bevollmächtigten (VZG § 75). Der Schiffsführer haftet unbedingt für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der Zahl und Art der geladenen Colli, sowie dafür, dass keine unverpackt geladene Waare in der Declaration verschwiegen ist. Dagegen hat er die Gattung der geladenen Waaren nur nach bestem Wissen anzugeben, haftet also für die Richtigkeit dieser Angabe nur, wenn ihm die Nichtübereinstimmung derselben bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht hätte unbekannt bleiben dürfen. Ist ihm der Inhalt einzelner Colli unbekannt, so hat er dies in der generellen Declaration zu bemerken (VZG § 76). Ausser der generellen Declaration hat der Schiffsführer

α. eine Declaration über die Zugänge zum Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse zu übergeben, falls dies nicht schon bereits bei dem Ansageposten geschehen ist (VZG § 77);

β. er hat ferner die sog. Schiffsprovisionsliste beizufügen[15]; diese ist nicht erforderlich bei Schiffen, welche von ihrer Ankunft im Hafen an bis zu ihrem Wiederausgange unter amtlicher Bewahrung stehen. Die Schiffsprovisionsliste dient dazu, die (versteuerbare) Ladung und das Reisegepäck abzugrenzen: sie ist demnach eine Declaration über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch

[15] Dazu vgl. Normativbestimmungen vom 26. Juni 1871 Anlage D und Bek. betr. die zollamtliche Behandlung des Schiffsproviants auf der Unterelbe vom 14. August und 4. Sept. 1883.

der Schiffsbesatzung und des Schiffs bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, die Effecten der Schiffsbesatzung und die Schiffsinventarienstücke. Das Gewicht der vorhandenen Vorräthe braucht nur annähernd angegeben zu werden (VZG § 78).

Nachdem diese Angaben gemacht sind, erfolgt die vorläufige Revision des Schiffs und die specielle Revision der in der Schiffsprovisionsliste anzugebenden Gegenstände, sowie des Reisegepäcks der Reisenden, im Fall nicht etwa für das letztere Abfertigung unter Begleitscheincontrole beantragt wird (VZG § 80 al. 1). Hierauf werden die Waarenräume des Schiffs und die etwa die Verdeck- oder Kajütfracht bildenden Waaren unter amtlichen Verschluss gesetzt oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung (VZG § 80 al. 2). Bevor die vorläufige Revision des Schiffs seitens der Zollbehörde stattgefunden hat, darf dasselbe ohne Erlaubniss der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten. Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen (§ 79). Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist hat demnächst der Waarenempfänger oder der Waarenführer die eingegangenen Waaren speciell zu declariren, sofern nicht der Antrag auf Vornahme der amtlichen Revision gestellt wird (§ 81 al. 1).

b. Wenn der Schiffer es beantragt, so können die Schiffe von dem Grenzzollamt im Ansageverfahren nach dem Bestimmungsorte abgelassen werden. Soll dies geschehen, so hat der Schiffer sogleich nach seinem Eintreffen, falls es nicht bereits bei einem Ansageposten geschehen ist, dem Grenzzollamte sämmtliche über seine Ladung sprechenden Papiere zu übergeben. Das Schiff wird sodann in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsorte zu begleiten haben. Die Ladungspapiere werden amtlich abgestempelt, versiegelt und mit einem über das Schiff ausgefertigten Ansagezettel den Begleitungsbeamten zur Ablieferung an das Amt am Bestimmungsorte übergeben (§ 83). Die Ablassung im Ansageverfahren kann nicht nur dann stattfinden, wenn das Schiff seine Reise an den Bestimmungsort mit der ganzen Ladung fortsetzt, sondern auch

α. nachdem ein Theil der Ladung bis zum Grenzzollamte entlöscht ist, oder

β. nachdem die Ladung ganz oder theilweise in Leichterschiffe[16]

[16] Ueber das Verfahren bei Schiffsleichterungen enthalten die Normativbestimmungen vom 26. Juni 1871 unter 41—44 genaue Bestimmungen.

übergeladen worden ist. Giebt das Schiff jedoch seine Ladung ganz an Leichterfahrzeuge ab und bleibt es im Eingangshafen zurück, so hat der Schiffer für die Berichtigung des Declarationspunktes am Bestimmungsorte persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge zu tragen (§ 84).

Die Schiffsführer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsorte unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubniss der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben (§ 55). Hinsichtlich der Declaration, Revision und weiteren Abfertigung gelten dieselben Bestimmungen, wie wenn die Löschung am Grenzzollamte erfolgt wäre (VZG § 86).

2. Eine Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter ist nach dem VZG nur erforderlich, wenn und soweit dieselben ausgangszollpflichtig sind — solche Waaren giebt es nach Aufhebung des letzten Ausgangszolls (des Zolls auf Lumpen) im J. 1873 nicht mehr —, oder die Ausfuhr derselben nachgewiesen werden muss. Der Schiffer hat über solche Güter der Zoll- oder Steuerstelle am Orte der Einladung eine Ausgangsdeclaration zu übergeben. Dieselbe hat zu enthalten: den Namen des Schiffs und des Schiffsführers; die Nationalität und den Raumgehalt des Schiffs, die Zahl, Verpackungsart, Zeichen und Nummern der Colli; die Gattung der Waaren; die Namen der Versender und den Bestimmungsort; die Bezeichnung der über die geladenen Waaren ertheilten amtlichen Bezettelungen. Die Verladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Ausgangszollpflichtige Gegenstände mussten vor der Verladung vorschriftsmässig angemeldet und verzollt sein (VZG § 88). Diese Vorschriften bestehen noch, sie sind aber nach gewisser Richtung hin sehr verallgemeinert durch das Reichsgesetz b. die Statistik des Waarenverkehrs u. s. w. vom 20. Juli 1879[17], welches indessen, da es keine Besonderheiten für den Seeverkehr enthält, hier nicht näher zu betrachten ist.

3. Die Schiffsführer haben abgesehen von den allgemeinen Verpflichtungen, welche einem Beamten im Amte gegenüber zu erfüllen sind, noch gewisse specielle Vorschriften zu beobachten. Geben Zollbeamte die Absicht zu erkennen, an Bord zu kommen, so haben die Schiffsführer beizudrehen und denselben das An-Bord-kommen, sowie den Wiederabgang vom Schiffe nach Seegebrauch (Seemannsart) möglichst zu erleichtern; wird eine amtliche Begleitung angeordnet, so

[17] Vgl. über dieses Gesetz Laband, Staatsrecht III 2 S 301 ff.

hat der Schiffsführer für das angemessene Unterkommen der Beamten zu sorgen, auch dieselben an den Mahlzeiten der Mannschaft unentgeltlich Theil nehmen zu lassen[18].

4. Die Führer deutscher Schiffe unterliegen in fremden Küstengewässern der fremden Zollgesetzgebung und Verwaltung, wie der fremden Gebietshoheit überhaupt: sie haben demnach die dort geltenden Polizei-, Steuer- und Zollgesetze zu beobachten[19] und den Schaden zu ersetzen, welcher aus deren Nichtbeobachtung hervorgeht (Art. 482 al. 1), soweit nicht durch bestehende Verträge mit einzelnen Personen diesen gegenüber die Haftung ausgeschlossen erscheint, bezw. der Schiffer von ihnen Schadensersatz verlangen kann. Regelmässig wird nämlich der Schiffer, da er unmöglich alle Zollgesetzgebungen kennen kann, sich eines sachverständigen Berathers bedienen, gegen welchen er dann seinen Regress nehmen kann (vgl. § 40 III und § 53 Anm 12).

VI. Treten beim Einlaufen aus See vor allem die Verpflichtungen gegenüber den Zollbehörden hervor, so sind es bei dem Auslaufen zunächst die Verbindlichkeiten gegenüber den Hafenbehörden, welche zu erfüllen sind[20]. Hierzu gehört insbesondere die Einholung der Erlaubniss zum Auslaufen, welche regelmässig erst gewährt werden wird, nachdem die Zahlung sämmtlicher Hafenabgaben erfolgt bezw. sichergestellt ist.

B. Besondere Betriebspflichten formeller Art. Beim Vorhandensein gewisser specieller Verhältnisse, bezw. bei gewissen Schiffen bestehen für die Schiffsführer neben den besprochenen noch weitere specielle Verpflichtungen formeller Art.

I. Das Bestehen eines Seekriegs[21]. Abgesehen davon, dass es in diesem Falle ganz besonders Pflicht des Schiffsführers ist, formell

[18] Auch in den Häfen haben die Zollbeamten Anspruch auf anständiges Unterkommen; dauert der Aufenthalt an Bord über 12 Stunden, so ist der Schiffsführer verpflichtet, sie gegen ein angemessenes Kostgeld an seinem Tische aufzunehmen (Normativbestimmungen vom 26. Juni 1871 unter 80 = lüb. V vom 14. Aug. 1872 § 80, meckl. V vom 12. Aug. 1872 für Rostock § 74, für Wismar § 48).

[19] In England kommt jetzt in Betracht the Customs Consolidation Act (39/40 Vict. c. 36), früher 16/17 Vict. c. 107 (danach die Darstellung bei Kay I 103—124), vgl. Abbott S 287—296. Ueber die französischen Verhältnisse vgl. die ausführliche Darstellung von Desjardins II 610—666. Vgl. noch Rev. Stat. s. 4197—4218.

[20] Vgl. hierüber Nizze S 325 ff.; Kay I 237—250 (The Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847, 10/11 Vict. c. 27). Von deutschen Hafenordnungen mögen erwähnt werden: Hamburg V vom 18. April 1866, lübeckische Hafen- und Revierordnung vom 29. Sept. 1883, Bremen Hafengesetz für Bremerhaven vom 30. Jan. 1884, Hafenordnung für Bremerh. vom 25. Jan. 1873; weiteres Material in meinen Beiträgen zum Seerecht S 50 ff.

[21] Vgl. oben § 44 Anm 4.

tadellose Schiffspapiere zu führen, und abgesehen von den völkerrechtlichen Verboten des Führens von Kriegscontrebande (HGB Art. 482 al. 2) und des Blokadebruchs entsteht mit dem Eintritt eines Kriegszustandes für den neutralen Schiffsführer auch auf offener See die Verpflichtung, sich einer Durchsuchung von Seiten der Kriegsschiffe der kriegführenden Staaten (bezw. der Kaper, soweit solche völkerrechtlich erlaubt sind) zu unterwerfen. Das Gleiche gilt, soweit vertragsmässig Staaten sich das Durchsuchungsrecht auch im Frieden zugesichert haben. Dass der Schiffsführer auch die staatsrechtlichen Beschränkungen des Verkehrs zu beobachten hat, insbesondere die der Küstenfrachtfahrt (s. § 12 IV 15), Ein- und Ausfuhrverbote, braucht nur erwähnt zu werden.

II. Gesundheitspolizeiliche Controle[22]. Die Bestimmungen darüber, welche Schiffe einer solchen Controle unterliegen, und über das dabei zu beobachtende Verfahren sind durch die Gesetzgebung der deutschen Küstenstaaten für die deutschen Häfen materiell identisch geordnet. Einer solchen Controle unterliegen Schiffe, die aus gewissen Gegenden[23] kommen, stets, solche, die aus anderen kommen, dann, wenn gemäss Bekanntmachung des Reichskanzlers oder nach sonst vorliegenden glaubwürdigen Nachrichten Verdacht des Ausbruchs gewisser Krankheiten (Pest, Cholera, gelbes Fieber)[24] hin-

[22] Preuss. V vom 5. Juli 1883 (publicirt im deutschen Reichsanzeiger Nr 156), mecklenb. V vom 23. Juli 1883, oldenb. Bek. vom 12. Juli 1883, hamb. V vom 11. Juli 1883, bremer V vom 12. Juli 1883, lüb. V vom 9. Juli 1883. Es entsprechen sich: Preussen § 1—14, Oldenburg § 1—14, Mecklenb. § 1—10, 12—15 (§ 11 enthält eine Instr. zur Desinfection), Hamb. § 1—14, Bremen § 1—14, Lübeck § 1—13 u. 15. Auf die Schiffe und Fahrzeuge der kaiserl. Marine finden die Vorschriften keine Anwendung. Die älteren Bestimmungen sind theils ausdrücklich aufgehoben, theils wenigstens gegenstandslos geworden, insbes. die hamburger Vorschrift vom 22. Dec. 1856 (vorher vom 22. Dec. 1817), lüb. QO vom 10. Oct. 1857, Regl. für die hann.-brem. Quar.-Anstalt in Bremerhaven vom 12. Febr. 1856 (dazu brem. Bek. vom 30. März 1859), preuss. MV vom 3. Juli 1863, Regl. vom 8. Aug. 1835 und Bek. vom 31. Juli 1848 (auch die MV vom 20. Febr. 1879). — Fremde GG: Frankr. Seegesundheits-O vom 22. Febr. 1876 (ausged. auf Algier 25. Mai 1878), Italien V vom 21. Dec. 1870. — Aeltere Literatur: Nizze S 323—325; König in HRLex s. v. „Quarantäneordnungen".

[23] Nämlich aus dem Schwarzen Meere, aus einem Hafenplatze der Türkei oder der türkischen Inseln — ausschliesslich der am Adriatischen Meere belegenen Gebietstheile, jedoch einschliesslich Kleinasiens, Syriens und der Nordküste Afrikas östlich von Algier —, aus dem persischen Meerbusen, aus dem Rothen Meere oder von der Westküste Afrikas nördlich von der Kapstadt bis zur Strasse von Gibraltar.

[24] Die letztere Krankheit kommt blos dann in Betracht, wenn ihr Ausbruch sich nicht auf nur sporadische Fälle beschränkt.

sichtlich derselben besteht, ferner Schiffe, die mit den eben erwähnten Verkehr gehabt oder auf welchen Fälle sich ereignet haben, die den Verdacht jener Krankheiten erregen (§ 1). Die Lootsen und die Hafenpolizeibehörden haben zunächst festzustellen, ob ein solcher Fall vorliegt: ist dies der Fall, so hat das Schiff, sobald es sich dem Hafen auf Sehweite nähert, die in einer gelben Flagge bestehende, am Fockmaste zu hissende Quarantäneflagge aufzuziehen. Bevor ein solches Schiff durch Verfügung der zuständigen Behörde freie Praktika erhalten hat, ist diese Flagge weiter zu führen und es darf von dem Schiffe aus weder mit dem Lande noch mit einem anderen Schiffe in Verkehr getreten werden, nur die Annahme eines Lootsen oder eines Schleppdampfers ist gestattet (§ 2). Die Beschränkungen beziehen sich auf alle auf dem Schiffe befindlichen Personen, insbesondere auch auf solche Privatpersonen, welche dem Verbote zuwider in Verkehr mit dem Schiffe getreten sind (§ 2 und 4). Dem Schiffsführer wird ein Fragebogen eingehändigt, welchen er, neben ihm der Steuermann und der Schiffsarzt, wenn ein solcher vorhanden, wahrheitsgemäss und so, dass die Aussagen demnächst eidlich bestärkt werden können, alsbald zu beantworten und zu unterschreiben hat. Dieser Fragebogen ist nebst den sonstigen zur Beurtheilung der Gesundheitsverhältnisse des Schiffs geeigneten Papieren zur Verfügung der Behörde zu halten (§ 3).

1. Das Schiff wird sofort zum freien Verkehr zugelassen, wenn es weder verdächtigen Verkehr mit anderen Schiffen gehabt, noch auf ihm verdächtige Krankheitsfälle vorgekommen sind, und ausserdem dasselbe entweder schon in einem nicht inficirten Hafen der Nord- oder Ostsee freie Praktika erhalten hat, oder es mit einem von einem deutschen Consularbeamten am Abgangshafen längstens 48 Stunden vor dem Abgange ausgestellten Gesundheitspasse versehen ist[25], worin derselbe bescheinigt, dass daselbst und in der Umgebung innerhalb der letzten 30 Tage solche Krankheiten nicht vorgekommen sind (Genaueres s. in § 5).

2. In anderen Fällen hat das Schiff entweder wieder in See zu gehen oder an der ihm angewiesenen Stelle zu ankern und die Besichtigung zu erwarten (§ 6). Ist das Ergebniss derselben nach allen Richtungen hin (Schiff, Personen, Ladung) ein befriedigendes, so ist es zum freien Verkehr zuzulassen (§ 7), sonst findet ein Des-

[25] Demnach besteht eine Verpflichtung des Schiffers, sich einen solchen Gesundheitspass zu verschaffen zu suchen, wenn die Gesetze des Bestimmungsorts einen solchen verlangen, s. auch Kay I 134 und Levy v. Costerton.

infectionsverfahren statt, welches in den §§ 8—11 genauer geregelt ist, wobei sogar zur Vernichtung der Kleider der unter Beobachtung stehenden Personen geschritten werden kann (§ 8 al. 3). Können diese Maassregeln in einem Hafen nicht getroffen werden, so ist das Schiff an einen mit den erforderlichen Einrichtungen versehenen Hafen zu verweisen[26]. Auch im Falle der Strandung oder des aus Noth erfolgenden Anlaufens eines Hafens sind diese Vorschriften, im ersteren Falle durch die Strandbehörden, zur Ausführung zu bringen. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften werden in Bremen mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft (§ 15), in Oldenburg mit Geldstrafe bis zu 150 Mark, jedoch unbeschadet der von den Polizeibehörden im einzelnen Falle zu ergreifenden Maassregeln (§ 15), geahndet; in den übrigen Verordnungen ist keine Strafandrohung enthalten.

III. Was die Anlage von Dampfkesseln auf Seeschiffen anlangt, so gelten bezüglich derselben die allgemeinen Vorschriften der Gewerbeordnung und der vom Bundesrathe erlassenen Bestimmungen über die Anlage von Dampfkesseln vom 29. Mai 1871 und vom 18. Juli 1883[27]. Die Besonderheiten betreffen auch nicht die Seedampfschiffe allein und ist daher auf diese Materie hier nicht näher einzugehen[28]. Die Frage, wer für die Beobachtung dieser Vorschriften einzustehen hat, richtet sich nicht lediglich nach den Vorschriften des Seerechts, sondern daneben auch nach den allgemeinen Vorschriften des Gewerberechts[29].

§ 55. Insbesondere Pflicht der Führung eines Schiffsjournals[1].

Seitdem es nicht mehr üblich war, dass die Ladungsinteressenten die Seereise mitmachen, musste ein Mittel gefunden werden, welches

[26] In Lübeck bei Pest und gelbem Fieber sogar an die schwedische Quar.-Anstalt in Känsö (§ 12).

[27] Vgl. auch preuss. Ges vom 3. Mai 1872 und V vom 24. Juni 1872, oldenb. Ges und Bek. vom 19. Juli 1879, lüb. Ges und V vom 5. April 1875, hamb. Ges vom 7. Juli 1882 (vorher 27. Febr. 1880) und Vorschr. vom 23. April 1880, u. s. w.

[28] Eine Darstellung bei Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 22 f.

[29] Es liegt also insoweit eine Ausnahme von dem in § 18 III besprochenen Princip vor.

[1] HGB Art. 486—489, preuss. Entw 420 f. 424, Mot S 232, 1. Entw 441 f., Prot IV 1790—1805, VIII 3754—3763, lüb. V vom 5. Mai 1883. — Fremdes Recht: Frankreich 224, Spanien 646, Portugal 1377, Niederlande 358 f., Belgien 15, Italien 500 f., Norwegen 19, Schweden 33—36 und V vom 19. April 1875, Finland 38 f., Russland 810, England M. Sh. Act 280—287, auch 37/38 Vict. c. 88

eine Controle des Benehmens der Schiffsbesatzung zu ermöglichen geeignet war. Dazu dient gegenwärtig das Schiffstagebuch oder Journal, welches eine genaue Darstellung des Verlaufs der Reise in der Art geben soll, dass die Eintragungen in dasselbe sich gegenseitig controliren. In älterer Zeit pflegte man dieses Buch vielfach auch zur Aufnahme der Schiffsrechnung zu benutzen, insbesondere wurden die Abrechnungen über die Heuerzahlungen an die Mannschaft in dasselbe aufgenommen, heutzutage bedient man sich dazu besonderer Documente [2], dagegen dient das Journal gegenwärtig auch zur Beurkundung aller derjenigen Handlungen, welche der Schiffer als provisorischer Vertreter der Staatsgewalt vorzunehmen hat. Immerhin ist der erste Zweck des Tagebuchs der Nachweis, dass während der Reise ein geregelter Schiffsdienst überhaupt stattgefunden hat, und in welcher Weise dieselbe von Tag zu Tag verlaufen ist [3]. Im einzelnen gelten die folgenden Bestimmungen.

I. In der Regel soll auf jedem Schiffe ein Journal geführt werden, es ist aber den Landesgesetzen nachgelassen zu bestimmen, dass auf kleineren Schiffen (Küstenfahrern u. dgl.) die Führung eines Journals nicht erforderlich sei. Von dieser clausula salvatoria haben keinen Gebrauch gemacht Preussen (für die alten Provinzen [4]) und Lübeck. Im übrigen sind folgende Vorschriften in Kraft:

1. Nach dem hamburger EG § 47 ist auf kleineren Fahrzeugen für kurze Küstenfahrten die Führung eines Journals nicht erforderlich, nach der mecklenburgischen EV § 57 sind die Küstenfahrer nur dann zur Journalführung verbunden, wenn sie, mit einem Deck versehen, eine Ladung Kaufmannswaaren von einem Seehafen nach einem anderen führen.

2. Nach den übrigen Einführungsgesetzen wird für gewisse Schiffe

s. 37, Ver. Staaten Act 1872 c. 322 s. 58 f. = Rev. Stat. 4290—4292. — Aelteres Recht: Ordonnance II 4, 4 f. und 1, 25, s. auch II 1, 10, amsterd. V vom 28. Jan. 1752 Art. 11 f., PSR III 29, bremer V vom 5. Dec. 1731 Art. 4, danziger Willk. 1761 I 4, 6, 8, PLR II 8 § 1506—1513 = V der Regierung zu Stralsund vom 30. April 1839, lübische V vom 18. Aug. 1819 u. 4. Nov. 1863. — Literatur: Der wohlunterw. Schiffer S 34; Pöhls § 386; v. Kaltenborn I § 65; Nizze § 108 ff.; v. Duhn in Z f. HR XIV 99 f.; Lewis, Seerecht I 117—121, Handbuch IV 18 f.; Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 131—140. — M. J. van Lennep, De diario nautico, Amst. 1853, S 56—93, vorher über den Schiffsschreiber; de Wal II Nr 135—138; Kay I 127—133; Desjardins II 385—396.

[2] Ueber das Schiffsabrechnungsbuch s. SeemO § 39.

[3] Vgl. SA I 215 f., IV 64.

[4] Die in Art. 55 des EG zum HGB vorgesehene königl. V ist nicht erlassen worden.

nur eine abgekürzte Journalführung verlangt, indem nur die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen, soweit thunlich, täglich und ausserdem ohne Verzug alle Unfälle einzutragen sind, welche dem Schiffe oder der Ladung zustossen. Eine solche abgekürzte Journalführung soll nach der schleswig-holsteinischen EV § 68 auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dgl.)[5], nach den übrigen Einführungsgesetzen (Hannover 34, Oldenburg 29, Bremen 41) auf denjenigen kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern, Leichterschiffen u. s. w.) stattfinden, welche zur Seefahrt zwischen Tönning bis Harlingen einschliesslich benutzt werden.

II. Die Verantwortung dafür, dass auf dem Schiffe ein Journal ordnungsmässig geführt wird, trägt naturgemäss der Führer des Schiffs, doch braucht er dasselbe nicht persönlich zu führen, vielmehr liegt die wirkliche Führung regelmässig dem ersten Steuermann ob[6]; ist derselbe verhindert, so hat der Schiffer diese Obliegenheit entweder selbst zu übernehmen oder sie einem dazu geeigneten Schiffsmann zu übertragen. Auch in letzterem Falle hat er gehörige Aufsicht zu führen[7], er hat aber nicht jedes Versehen zu vertreten, welches der Steuermann oder Schiffsmann sich hat bei der Journalführung zu Schulden kommen lassen, sondern haftet auch hier, wie überhaupt, nur für culpa in eligendo et inspiciendo, also für eigenes Verschulden. Es ist hierbei gleichgiltig, ob es sich um die reichsrechtlich geregelten civil- und gewerberechtlichen[8] oder die durch das Particularrecht festgesetzten strafrechtlichen Folgen des Verschuldens handelt.

III. Mit der Führung des Journals ist zu beginnen, sobald mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes der Anfang gemacht ist, von da an ist dasselbe zu führen für jede Reise, worunter wohl die Frachtreise zu verstehen ist, insbesondere ist es nach Beendigung jeder Reise von demjenigen, der es geführt hat, also regelmässig dem Steuermann, und dem Schiffer zu unterschreiben (487 al. 5)[9]. Es darf aber nicht etwa für jede neue Reise ein neues Journal angefangen werden[10], vielmehr ist das begonnene Exemplar so lange zu benutzen,

[5] Man wird darunter Schiffe von nicht mehr als 50 Cubikm. Bruttoraumgehalt verstehen dürfen, Ges vom 28. Juni 1873 § 1.

[6] Vgl. schon Langenbeck, Anm. S 51, und Ordonnance II 4, 4.

[7] Vgl. z. B. SA II 689. 706. 714, III 174. 178. Unzulässig ist es, dass Schiffer und Steuermann jeder ein besonderes Journal führen, SA III 151.

[8] Dass durch schlechte Journalführung ein Schaden entsteht, kann sehr wohl vorkommen, s. SA IV 64 f.

[9] Lüb. V § 3 al. 3: das Unterschreiben hat stattzufinden „mindestens am Schlusse jeder Reise".

[10] Dies scheint Lewis, Seer. I 118 unter 2 merkwürdigerweise anzunehmen.

als es reicht, wenn nur das Schiff überhaupt zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet wird. Erst wenn eine solche Verwendung aufhört oder unmöglich wird, ist das noch fortlaufende Journal zu schliessen[11]. Particularrechtlich war in gewissen Fällen eine Visirung vorgeschrieben[12]. Auch das vollgeschriebene Journal hat der Schiffer noch aufzubewahren, wie es denn auch seine Pflicht ist, bei Unglücksfällen in erster Linie das Journal zu retten[13], und wenn es in fremde Hände gekommen ist, sich dasselbe zurückgeben zu lassen[14]. Die Eintragungen müssen, soweit die Umstände es nicht hindern, täglich geschehen, als der regelmässige Zeitpunkt, in welchem die Uebertragungen aus der etwa geführten Journalkladde zu erfolgen haben, ist nicht der dem Zeitpunkte der Abreise entsprechende oder gar die Mitternachtsstunde, sondern einem allgemein geübten Gebrauche zufolge die Mittagsstunde zu bezeichnen[15], doch ist es natürlich auch gestattet, die Eintragungen sofort in das Journal zu machen. Was die technische Einrichtung des Journals anlangt, so hat die Commission für Seeschiffahrt ein Formular entworfen, welches von den deutschen Regierungen empfohlen wird[16], wie denn auch nach der Auffassung der Seeämter die Benutzung solcher Formulare gerade auf kleineren Schiffen räthlich ist

[11] SA II 616. Als äussersten Termin der Aufbewahrungspflicht wird man den Ablauf von zwei Jahren nach Abschluss des Journalexemplars erachten können, Art. 906 insbes. unter 2. Aehnlich Nizze S 300 unter 7.

[12] Lüb. V von 1863 § 5 (nicht mehr in der V von 1883), mecklenb. EV § 58 (aufgehoben durch V vom 20. Febr. 1870), hamburger EG zum HGB § 48 (unter Bezugnahme auf § 6 der V für Schiffer und Schiffsvolk vom 23. März 1786). Die Strafe trifft den Makler, für dessen Solvenz der Schiffer haftet.

[13] Die Seeämter fassen mit Recht diese Verpflichtung in sehr strenger Weise auf, vgl. I 210. 315. 354. 382, II 296. 510, III 34. 61. 128. 147 f. 152. 204. 206. 209. 271. 325. 390. 437. 494. 569. 574, IV 61 f., s. auch lüb. V § 4. Bedenklich ist die Ansicht SA III 174, wonach in erster Linie der Steuermann die Pflicht hat das Journal zu retten.

[14] Vgl. SA I 315. Die Strandungsordnung bestimmt in § 11, dass im Falle der Bergung der Strandvogt insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen, es sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschliessen und demnächst dem Schiffer zurückzugeben habe.

[15] So auch Nizze S 299. Das Oberseeamt will den Tag von Mitternacht zu Mitternacht berechnen (I 591 f.), das Seeamt Rostock a momento ad momentum (I 586). Die Bezugnahme auf Art. 571 und 834 ist jedenfalls überflüssig, entscheidend ist der Seemannsbrauch.

[16] Vgl. Bek. der hamb. Dep. für Handel und Schiffahrt vom 15. Januar 1883: die Anordnung des Formulars weicht von der in der Handelsmarine hergebrachten insofern ab, als die einzelnen Blattseiten nicht, wie bisher üblich, für einen astronomischen Tag, von Mittag zu Mittag, sondern für einen bürgerlichen Tag, von Mitternacht zu Mitternacht, bestimmt sind.

(SA III 61). Im übrigen hat die Führung des Journals in ähnlicher Weise zu erfolgen, wie die der Handelsbücher (HGB 32 al. 3), die lübische Verordnung schreibt ausdrücklich vor, dass das Journal paginirt sein muss, dass die Eintragungen nach der Zeitfolge der Begebenheiten und ohne Lücken zu erfolgen haben. Fehler beim Niederschreiben dürfen nie dergestalt verbessert werden, dass das fehlerhaft Niedergeschriebene dadurch unleserlich wird, es darf daher das Fehlerhafte nur leicht überstrichen, niemals aber ausgekratzt oder radirt werden (§ 1 und 3 der cit. V).

IV. Ausser der allgemeinen Vorschrift, dass alle erheblichen Begebenheiten der Reise in das Journal einzutragen sind, enthält das Handelsgesetzbuch noch eine Aufzählung gewisser Thatumstände, welche unter allen Umständen zu diesen erheblichen Begebenheiten gerechnet werden sollen, neuere Gesetze haben diese Bestimmungen ergänzt.

1. Von Tag zu Tag sollen in das Journal eingetragen werden

a. die Beschaffenheit von Wind und Wetter;

b. die von dem Schiffe gehaltenen Curse und zurückgelegten Distanzen. Unter den Cursen sind hier die wahren Curse gemeint, doch ist es räthlich und gewöhnlich, dass auch die gesteuerten Curse, die berechnete Abtrift und etwaige Missweisung in das Journal eingetragen werden, wie denn häufig ein besonderes magnetisches Journal geführt zu werden pflegt[17]. Hinsichtlich der Distanzen ist zu bemerken, in welcher Weise sie ermittelt wurden, insbesondere ob vermittelst Loggens (SA I 821).

c. die ermittelte Breite und Länge oder die Bemerkung, dass die Beschaffenheit des Wetters eine Observation unmöglich machte;

d. der Wasserstand bei den Pumpen oder die Bemerkung: „Pumpen lens“ (SA II 510).

2. Ferner sind in das Journal einzutragen:

a. die durch das Loth ermittelte Wassertiefe, bezw. die Bemerkung, dass eine solche nicht gefunden wurde, auch ist wohl die Beschaffenheit des gelotheten Grundes anzugeben (SA IV 56), wenn also überhaupt gelothet wird, soll auch das Ergebniss der Lothung in das Journal eingetragen werden: es soll diese Bestimmung eine Controle darüber ermöglichen, ob der Schiffer seiner Verpflichtung, lothen zu lassen, in gehöriger Weise nachgekommen ist[18];

[17] Vgl. SA II 706, III 128, IV 37. Auf Dampfschiffen wird noch ein besonderes Maschinenjournal geführt..

[18] Diese Verpflichtung wird in Art. 487 vorausgesetzt, ist nicht erst durch denselben eingeführt worden, wie das Oberseeamt behauptet, SA IV 86.

b. jedes Annehmen eines Lootsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abgangs: ist demselben ausnahmsweise das Commando nicht übergeben, so würde auch dies zu bemerken sein[19];

c. die Veränderungen im Personale der Schiffsbesatzung: insbesondere hat eine Eintragung stattzufinden, wenn der Schiffer den Schiffsmann während der Reise vor Ablauf der Dienstzeit entlässt, und ist der Grund der Entlassung mitzutheilen (SeemO § 57 al. 2). Ferner hat der Schiffer und zwar persönlich im Journal es einzutragen, dass und wann er einen Schiffsmann wegen Untauglichkeit im Range herabgesetzt und seine Heuer verhältnissmässig verringert hat (SeemO § 34). Ueber den Tod eines Schiffsmanns hat keine andere Eintragung in das Journal zu erfolgen, als wie bei Todesfällen überhaupt.

d. die im Schiffsrath gefassten Beschlüsse;

e. alle Unfälle, welche dem Schiffe oder der Ladung zustossen, und die Beschreibung derselben.

3. Endlich sind noch einzutragen:

a. die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen. Insbesondere schreibt die SeemO § 85 al. 1 vor, dass der Schiffer jede Verletzung der Dienstpflicht, sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhalts in das Journal einzutragen hat, vgl. oben § 52 C I 2 b;

b. die verhängten Disciplinarverfügungen mit Angabe ihrer Veranlassung, vgl. § 52 B VII;

c. die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle, s. § 48.

d. Macht der Schiffer von der ihm zustehenden Befugniss Gebrauch, bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise, oder wegen eingetretener Unfälle eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Speisen und Getränke eintreten zu lassen, so hat er im Schiffsjournal zu bemerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise eine Kürzung oder Aenderung eingetreten ist (SeemO § 46).

e. Endlich hat das Seemannsamt das Ergebniss der Untersuchung des Schiffs bezw. seiner Vorräthe in das Schiffsjournal einzutragen, wenn eine solche auf Grund des § 47 SeemO stattgefunden hat[20].

V. Weder das Handelsgesetzbuch noch die neuere Reichsgesetzgebung haben ein besonderes Präjudiz wegen unterlassener oder mangelhafter Journalführung festgesetzt, abgesehen von einzelnen unter IV 3 erwähnten Specialbestimmungen, es besteht daher nur ein civil-

[19] S. meine Beiträge zum Seerecht S 69 Anm 3.

[20] Vgl. noch Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 138 f.

rechtlicher Ersatzanspruch, welcher einen Causalzusammenhang voraussetzt und gegen den Schiffer auf Grund des Art. 479 al. 1 von den Reiseinteressenten geltend gemacht werden kann. Auch die gewerberechtliche Folge setzt einen ursächlichen Zusammenhang voraus (s. oben § 53 B II 1). Nach der lübischen Verordnung treten Geldstrafen ein, eine höhere, wenn gar kein Journal geführt worden ist, arbiträre, wenn die Führung unordentlich war (§ 11 al. 2 der cit. V)[21], auch hat jeder lübeckische Seeschiffer dafür zu sorgen, dass die Schiffsmannschaft, insbesondere die Steuerleute, die gesetzlichen Vorschriften kennen (§ 10 al. 1 der cit. V).

VI. Für das Civilrecht liegt die Hauptbedeutung des Schiffsjournals in seiner Beweiskraft: in Uebereinstimmung mit der Praxis hatte das Handelsgesetzbuch festgesetzt, dass das Journal, wenn es ordnungsmässig geführt und in der Form unverdächtig ist, für die Begebenheiten der Reise, soweit darüber weder eine Verklarung erforderlich (Art. 490), noch die Beibringung anderer Belege gebräuchlich sei, in der Regel einen unvollständigen Beweis liefern solle, welcher durch den Eid oder andere Beweismittel ergänzt werden könne (Art. 488 Satz 1). Jedoch war diese formelle Beweisregel dadurch durchbrochen, dass der Richter nach seinem durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu entscheiden befugt war, ob dem Inhalt des Journals ein grösseres oder geringeres Maass von Beweiskraft beizulegen sei (Art. 488 Satz 2). Diese Bestimmungen wurden aufgehoben durch das EG zur CPO § 13 unter 2, und gegenwärtig gilt demnach das Princip der freien Beweiswürdigung in Bezug auf die Beweiskraft des Schiffsjournals ohne alle Einschränkung.

§ 56. Pflicht zur Ablegung der Verklarung[1].

Solange die Kaufleute ihre Waare zu begleiten pflegten, waren besondere Regeln über den Beweis von Ereignissen, die sich während der

[21] „Der Führer eines lübeckischen Seeschiffs, auf welchem während der Reise kein Journal geführt ist, verfällt in eine Geldstrafe von 150 Mark.“ Sonst Strafen bis 50 Mark, im Wiederholungsfalle bis zu 150 Mark, s. auch hamb. EG § 48.

[1] HGB Art. 490—493 (494), preuss. Entw 422—424, Mot S 232—234, 1. Entw 443—445, Prot IV 1806—1849. 1855—1866, VIII 3757—3765, bremer V vom 12. Juni 1843, lüb. V vom 5. Mai 1883 (vorher 4. Nov. 1863, 18. Aug. 1819). — Fremdes Recht: Norwegen 20—23, Schweden 37—39, Finland 44—46, Russland 981 f., Frankreich 242—247, Niederlande 379—381. 383 f., Belgien 36 f., Spanien 652, Portugal 1408, Italien 516—520. — Aelteres Recht: cst. 2 u. 3 Cod. de naufr. 11, 5 (= cst. 1 u. 3 Cod. Theod. 13, 9), Ord. de la m. I 9, 27 u. 10, 4, Cod. p. la ven. m. m. II 9, Danske Lov IV 2, 12 u. 3, 10, PSR IX 26, PLR II 8 § 1732

Reise zugetragen hatten, unnöthig, zumal meist in dem Schiffsschreiber eine Person vorhanden war, der man öffentlichen Glauben zuschrieb. Die Bestimmungen der älteren Seerechte entsprechen daher im allgemeinen dem betreffenden jus commune[2]. Anders wurde dies, seitdem nur Angestellte des Rheders die Reise mitmachten, während die sonstigen Interessenten — in Betracht kommen nunmehr namentlich auch die Versicherer — nicht mehr in der Lage waren, eine Controle auszuüben. Wollte man überhaupt einen Beweis über die Begebenheiten der Reise ermöglichen, so musste man zunächst davon absehen, dass das Zeugniss der Schiffsbesatzung immer auch ein Zeugniss in eigener Sache sei, indessen war mit der Zulassung dieses Satzes dem Bedürfnisse des Verkehrs noch nicht genügt: dieses verlangte, dass bei allen Unfällen vermögensrechtlicher Natur stets auf Grund der Aussagen der Besatzung eine Feststellung des Thatbestandes zu erfolgen hatte, welche bei der Auseinandersetzung der Interessenten zur Grundlage dienen konnte. So bildete sich eine privatrechtliche Verpflichtung des Schiffers und der Schiffsmannschaft heraus, über Reiseunfälle eine eidlich zu bestärkende Erklärung abzugeben, als deren praktisches Ziel eine Art Beweisaufnahme zum immerwährenden Gedächtniss erschien[3]. In den auf romanischer Grundlage beruhenden Seerechten erscheint dieses Institut der Verklarung in Verbindung gebracht mit einer allgemeinen Meldepflicht, welche dem Schiffer beim Einlaufen in einen Hafen obliegt[4]. Auch die Verklarung selbst hat sich in ihnen wesentlich anders gestaltet, als in den germanischen Seerechten, indem sie in jenen lediglich als ein Complex von Zeugenaussagen erscheint, während nach diesen nur der Schiffer als eigentlicher Zeuge,

bis 1735. 1840—1846, s. auch Guidon II 2. — Literatur, deutsche: Meyersieck, De protestu maritimo, Gott. 1802, übersetzt u. d. T.: „Abhandlung vom See-Protest. Von der Verklarung." Rostock 1804 (darin ältere Literatur); Heise § 188; Pöhls S 691 ff.; v. Kaltenborn I 172—176; Nizze S 303—305; Lewis, Handbuch IV 79—82, Seerecht I 121—129; Koch in HEnc s. v. Seeprotest; fremde: Th. A. Ruys, De scheepsverklaring naar de Nederlandsche wetgeving, Amst. 1863; Holtius II 131—136; de Wal II Nr 141—144; Diephuis II 87 bis 89; Kist V 121—126; Desjardins II 554—590; Valroger I 504—527; Abbott S 325 f.; Kay I 251—254, s. auch Valin I 299—304; Emérigon II 87—105.

[2] Vgl. Oleron 8, Ordinancie 1.

[3] Doch finden wichtige Unterschiede statt: namentlich geht die Beweiserhebung durch Verklarung aus von denselben Personen, welche den Beweis erbringen, und es besteht kein öffentlich-rechtlicher Zwang, um die Ablegung einer Verklarung zu bewirken.

[4] S. oben § 54 A IV.

die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung dagegen mehr als Eideshelfer in Betracht kommen: deutlich zeigt sich dies darin, dass nach jenen eine besondere Vernehmung jeder einzelnen Person der Schiffsbesatzung erfolgt, während nach diesen die Verklarung als eine gemeinschaftliche, wesentlich übereinstimmende, eidlich bestärkte Erklärung sämmtlicher Personen erscheint, deren Inhalt zunächst vom Schiffer festgestellt zu werden pflegt. Seit es in neuerer Zeit üblich geworden ist, bei wichtigeren Seeunfällen eine Untersuchung ex officio anzuordnen, hat das Institut der Verklarung an Wichtigkeit eingebüsst; namentlich tritt dies auf dem Gebiete des englischen Rechts hervor, woselbst freilich die Beweiskraft derselben niemals eine volle gewesen ist[5], und auch in Deutschland sind nunmehr für die wichtigeren Fälle die Akten und Sprüche der Seeämter neben die Verklarungen getreten und es sind dann der Natur der Sache nach die letzteren hierdurch regelmässig werthlos geworden[6]. Immerhin ist das Institut auch gegenwärtig noch wichtig genug, um eine genauere Darstellung zu erfordern. Die Bestimmungen des HGB betreffen

A. die Verklarung deutscher Schiffe, gleichviel ob sie sich in deutschen oder fremden Häfen befinden. Hat sich während der Reise eines solchen ein Unfall ereignet, welcher vermögensrechtlicher Natur ist, so ist eine Verklarung aufzunehmen, gleichviel ob dieser Unfall den Verlust oder die Beschädigung des Schiffs oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil zur Folge gehabt hat (Art. 490 al. 1), dagegen ist über Unfälle anderer Art, z. B. über Todesfälle[7], die Aufnahme einer Verklarung nicht erforderlich[8].

I. Verpflichtet, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, ist zunächst der Schiffer; ist derselbe gestorben oder ausser Stande, die nöthigen Schritte zu ergreifen, so geht die Berechtigung und Verpflichtung hierzu auf den im Range nächsten Schiffsoffizier über (Art. 490 al. 2). Diese Bestimmung ist nicht strict zu interpretiren, sondern es ist damit nur der allgemeine Grundsatz ausgesprochen, dass das Princip der Schiffshierarchie hier zur Anwendung komme: soweit eine solche demnach überhaupt noch besteht, solange sich dieselbe noch nicht in ein Verhältniss der Nebenordnung verwandelt hat,

[5] Namentlich seit dem Wegfall der Beeidigung durch 5/6 Will. IV c. 62 s. 15.

[6] SA I 436, III 297; Perels, Seer. d. Deutschen Reichs S 141 f. 383 ff.

[7] Dagegen erfolgt gerade in solchen Fällen stets eine Untersuchung durch das Seeamt, Ges vom 27. Juli 1877 § 3 unter 1.

[8] Zum Beweise dieser Unfälle dienen andere Einrichtungen, s. § 48 A I 2.

besteht eine Pflicht für den Inhaber der Schiffsgewalt, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken[9]. Diese Pflicht ist unabhängig davon, ob der Dienstvertrag mit dem Rheder noch besteht oder aufgelöst ist (arg. Art. 526), sie besteht nicht nur dem Rheder gegenüber, sondern gegenüber allen in Art. 479 genannten Personen[10].

II. Verpflichtet bei der Verklarung mitzuwirken sind auf Verlangen des Schiffers bezw. seines Vertreters alle Mitglieder der Schiffsbesatzung. Diese Verpflichtung ist ebenfalls unabhängig von dem Bestehen des Dienstverhältnisses, ebenso auch davon, ob das Gewaltverhältniss durch Abmusterung ein Ende erreicht hat oder nicht. Solange jenes besteht, darf der Schiffer die Erfüllung der Verpflichtung durch Disciplinarmittel erzwingen, sonst besteht nur ein obligatorischer Anspruch des Rheders auf Erfüllung der Verpflichtung bezw. Schadensersatz. Ist der Heuervertrag erloschen, so hat der Rheder die etwa erwachsenden Reise- und Versäumnisskosten zu zahlen (SeemO § 33). Vor der Ablegung der Verklarung besteht kein Recht, die Abmusterung zu verlangen (SeemO § 55).

III. Der Führer eines deutschen Schiffs soll nicht nur überhaupt eine Verklarung bewirken, sondern er soll dies, gleichviel wo er sich befindet, in bestimmter Weise thun. Abgesehen davon, dass die Aufnahme derselben vor den dazu berufenen Personen zu geschehen hat (s. unter B), gehört dazu Folgendes:

1. Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken, eine bestimmte Frist besteht nach deutschem Recht für den Schiffer nicht, wohl aber kann eine solche indirect insofern festgesetzt sein, als die competenten Behörden nach bestimmter Frist Verklarungen nicht mehr aufnehmen.

2. Die Verklarung ist abzulegen im Nothhafen[11], sofern in diesem reparirt oder gelöscht wird, sonst im Bestimmungshafen, bei mehreren Bestimmungshäfen in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht; wird der Bestimmungshafen nicht erreicht, am ersten geeigneten Orte (Art. 490 al. 2).

[9] Dies und nichts anderes besagt die mecklenb. EV § 59 al. 3. Was Lewis I 125 dazu bemerkt, ist unklar bezw. falsch. Auf der Conferenz waren die Ansichten getheilt, ohne dass es zur Adoptirung einer derselben kam, Prot IV 1875 f.

[10] Jedoch kann der Ladungsinteressent von dem Schiffer nicht eine unentgeltliche Ausfertigung der Verklarung verlangen, HGZ V 148 ff.

[11] Ob sie im Nothhafen sonst zulässig ist, ist danach zu entscheiden, ob die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers dies erfordert: Anlauf eines Hafens, blos um Verklarung abzulegen, wird stets ein Verschulden involviren; vgl. Lewis, Handbuch IV 80.

3. Zuzuziehen sind alle Personen der Schiffsbesatzung oder doch eine solche Anzahl derselben, welche nach deutscher Rechtsauffassung bezw. nach den Gebräuchen des fremden Orts[12] als genügend zu betrachten ist (Art. 490 al. 1).

4. Materiell hat die Verklarung zu enthalten einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachtheile angewendeten Mittel (Art. 491)[13].

B. Die Verpflichtung des Schiffers muss entweder im Gebiete des Deutschen Reichs oder ausserhalb desselben erfüllt werden: nur für den ersteren Fall enthält das HGB Bestimmungen.

I. Im Reichsgebiete müssen die Verklarungen deutscher und können die Verklarungen fremder Schiffe vor dem zuständigen Gericht erfolgen. Dieses ist in Hamburg (ausg. Cuxhaven) das Landgericht, in allen übrigen Gebieten des Amtsgericht[14]. Das Gericht hat nach deutscher Auffassung nicht ex officio einzuschreiten, auch nicht, nachdem eine Anmeldung der Verklarung erfolgt ist, überhaupt steht demselben kein Zwangsrecht zu dem Zwecke zu, die Ablegung derselben zu beendigen, sondern es ist die Stellung desselben den zur Verklarung verpflichteten Personen gegenüber dahin zu präcisiren, dass für das Gericht gewisse Voraussetzungen vorhanden sind, deren Herbeiführung es vom Schiffer verlangt, wenn anders derselbe die Errichtung einer Verklarungsurkunde ins Werk setzen will. Das Gericht kann daher selbstverständlich alle Kosten ersetzt verlangen und ein ordnungswidriges Benehmen der Schiffsbesatzung im Gerichtslocal bestrafen, im übrigen steht ihm kein Zwangsrecht zu, namentlich besteht in keiner Weise ein öffentlich-rechtlicher Zeugnisszwang. Dieser Gesichtspunkt

[12] Der Schiffer hat sich der Willensmeinung desjenigen Beamten zu fügen, vor welchem er Verklarung ablegen will, vorausgesetzt, dass damit die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers verträglich ist: befindet er sich auf einer Rhede oder in einem nicht ganz sicheren Hafen, so darf er nicht die ganze Mannschaft an Land beordern, um Verklarung abzulegen.

[13] Beispiele finden sich bei Lewis II 76 ff.; Schow, Grunds. des nach dem allgem. Landr. geltenden Seerechts, Berlin 1857, S 137—144.

[14] Preussen: AG zum GVG vom 24. April 1878 § 25 unter 2, Mecklenburg: AV zum GVG vom 17. Mai 1879 § 63 (EV zum HGB § 59), Oldenburg: EG zum GVG vom 10. April 1879 Art. 5 unter 6 u. 7, Hamburg: Ges betr. die nicht streitige Gerichtsbarkeit vom 25. Juli 1879 § 5 (in Bergedorf können Verklarungen nicht vorkommen), Lübeck: cit. V vom 5. Mai 1883 § 4, Bremen: EV zum HGB § 42, vgl. Keyssner in Z f. HR XXV 542.

ist um so stärker zu betonen, je mehr er von der Particulargesetzgebung und selbst von Erlassen der Reichsbehörden verkannt worden ist[15]. Die Errichtung einer solchen öffentlichen Urkunde, welche als Verklarung zu betrachten ist, setzt voraus ein vorheriges gemeinschaftliches Handeln des competenten Gerichts und der verpflichteten Personen, bei welchem folgende Akte zu unterscheiden sind:

1. Die Anmeldung der Verklarung: sie hat zu geschehen unter Vorlegung des Journals und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, am besten der Musterrolle (Art. 492 al. 1). Verspätete Anmeldung berechtigt das Gericht, die Aufnahme der Verklarung zu verweigern[16]. Als regelmässige Frist der Anmeldung gilt in Lübeck die von drei Werktagen; zugleich ist daselbst ein ausführlicher Verklarungsentwurf in deutscher Sprache einzureichen (V vom 5. Mai 1883 § 4 al. 1).

2. Das Gericht hat darauf einen Termin anzuberaumen, der möglichst nahe anzusetzen ist: derselbe ist in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten (Art. 492 al. 2 u. 3)[17]. In Lübeck wird, wenn es bei Beurtheilung des Verklarungsentwurfs auf nautische Kenntnisse ankommt, zunächst eine Vergleichung desselben mit dem Schiffsjournale durch Sachverständige angeordnet (V § 5, vgl. auch brem. V vom 12. Juni 1843 unter 1).

3. Die Aufnahme der Verklarung hat in öffentlicher Sitzung zu geschehen, welcher beizuwohnen jedenfalls die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die sonst bei dem Unfalle Betheiligten, also die Versicherer, Berger und ähnliche Personen, die Besatzung des

[15] Daher ist rechtswidrig der Satz der allgem. Dienstinstr. für die Consuln: „Er (der Schiffsmann) kann dazu (zur Mitwirkung bei der Verklarung und Beeidigung seiner Aussage) durch Verhaftung angehalten werden“ (bei Zorn, Die Consulargesetzgebung S 123), ebenso der Satz, dass der Antrag der Betheiligten maassgebend sei (S 122): es kommt lediglich der Antrag des Schiffsführers in Betracht. Ungiltig sind ferner sämmtliche Strafbestimmungen der Particularrechte, soweit sie die Unterlassung der Anmeldung und der Aufnahme der Verklarung betreffen, nicht dagegen, soweit sie als locale Ordnungsvorschriften für die betreffenden Häfen aufgefasst werden können, vgl. hamburger V für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 Art. 6 (EG zum HGB § 48): binnen 24 Stunden nach der Ankunft im Hafen.

[16] Es ist dabei gleichgiltig, ob den Schiffer ein Verschulden trifft oder nicht.

[17] Die lüb. V bestimmt, dass, wenn ein solcher Termin nicht öffentlich bekannt gemacht worden ist, der Grund davon jedenfalls im Protokoll anzugeben ist. Ueberdies ist, soweit thunlich, den bekannten an Ort und Stelle befindlichen Interessenten von Schiff und Ladung Anzeige von dem Termin zu machen, § 7.

angesegelten Schiffs, die Lootsen und Reisenden, berechtigt sind, sei es in Person oder durch Vertreter (Art. 492 al. 4)[18]. Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Journals: dies heisst nicht soviel, dass in die Verklarung keine anderen Thatsachen aufgenommen werden dürfen, als in dem Journale erwähnt sind, sondern nur, dass zunächst vom Inhalt des Journals auszugehen ist, und jedenfalls eine Vergleichung des Verklarungsentwurfs mit demselben stattzufinden hat. Ist dies aus irgend welchen Gründen unmöglich, so muss in der Verklarung der Grund davon angegeben sein, ob also das Journal nicht beigebracht werden konnte, weil es verloren gegangen oder weil ein solches, entweder mit oder ohne Schuld des Schiffers, überhaupt nicht geführt worden ist (Art. 492 al. 5). Die Verhandlung wird beginnen mit der Vorlesung des Verklarungsentwurfs, daran schliesst sich eine Prüfung seines Inhalts. Diese Controle geschieht theils dadurch, dass der Richter zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer oder den übrigen Personen der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegt, theils dadurch, dass er die Vernehmung noch anderer Personen der Schiffsbesatzung als der vom Schiffer gestellten anordnet (Art. 493 al. 1)[19]. Auch den Interessenten muss es gestattet sein, sich an den Richter, schriftlich oder mündlich, zu wenden und ihm bestimmte Punkte zu bezeichnen, worüber sie den Schiffer oder die Schiffsbesatzung vernommen zu sehen wünschen; geschieht es mündlich, so wird § 362 CPO analog anwendbar sein. Die lübische V bestimmt (§ 8 al. 2) sachgemäss, dass, wenn der Erfüllung jenes Verlangens Bedenken entgegenstehen und dasselbe nicht erfüllt wird, die Gründe, aus denen die Vorlegung der Frage unterlassen ist, zu Protokoll zu geben sind. In jedem Falle hat der Richter sein Augenmerk darauf zu richten, dass die Bedeutung der Verhandlung den Personen der Schiffsbesatzung vollkommen verständlich ist, und zu diesem Zwecke eventuell einen beeidigten oder zu beeidigenden Dollmetscher beizuziehen[20]. Eine gesonderte Vernehmung der Schiffsleute ist nach deutscher Auffassung weder erforderlich, noch auch nur zulässig, das

[18] Schon die bremer V vom 12. Juni 1843 bestimmte unter 3: „Es ist . . den Rhedern, Correspondenten, Ladungsempfängern und betheiligten Versicherern gestattet, der Aufnahme der Verklarung in Person oder durch Bevollmächtigte beizuwohnen.“

[19] Die lüb. V bestimmt, dass der Schiffer in der Regel mit der gesammten Besatzung zu erscheinen habe, und dass, wenn einer oder der andere vom Schiffsvolk fehlt, die Ursache davon zu Protokoll zu geben und, soweit thunlich, zu bescheinigen ist, § 7 al. 2.

[20] Genauere Vorschriften enthält die lüb. V in § 6.

Gleiche gilt bezüglich der Zuziehung der Reisenden[21]. Nach Feststellung des Inhalts der Verklarung haben sodann der Schiffer und die übrigen Personen der Schiffsbesatzung — soweit sie eidesfähig sind — ihre Aussagen zu beschwören (Art. 493 al. 2). Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Betheiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu ertheilen (Art. 493 al. 3). Die lübische V bestimmt noch, dass in allen Fällen, welche zur Einleitung einer seeamtlichen Untersuchung nach dem Ermessen des Richters Veranlassung geben können, die Urschrift der Verklarung unverzüglich dem Vorsitzenden des Seeamts zur Kenntnissnahme vorzulegen ist (§ 9 al. 3).

II. Ist die Verklarung ausserhalb des Reichsgebiets vorzunehmen, so hat der Schiffer die Wahl, ob er dies thun will vor dem Consul des Deutschen Reichs, welchem die Befugniss zur Aufnahme auf Grund von § 36 des Consulatsgesetzes zusteht, oder vor derjenigen Behörde, welche für die Aufnahme von Verklarungen der Schiffe jenes Staates competent ist. Eine bestimmte Verpflichtung, insbesondere etwa die, sich an den Consul zu wenden, besteht für deutsche Schiffer nicht. Thut er das eine oder das andere, so hat er dafür zu sorgen, dass die Aufnahme der Verklarung auch wirklich vor sich geht, und hat demnach, wenn nach dem fremden Recht eine grössere Thätigkeit von ihm verlangt wird, diese zu entfalten.

C. Zweck der Verklarung ist als Beweismittel zu dienen, es entsteht demnach die Frage nach der Beweiskraft einer solchen. Diese Frage wurde vom HGB zunächst für die innerhalb Deutschlands und vor deutschen Consuln aufgenommenen Verklarungen dahin beantwortet, dass eine ordnungsmässig aufgenommene Verklarung vollen Beweis der dadurch beurkundeten Begebenheiten der Reise liefern, dass aber jedem Betheiligten im Prozesse der Gegenbeweis vorbehalten bleiben solle (Art. 494, s. auch. 888 unter 3 u. 889), und eine gleiche Beweiskraft pflegte man den ordnungsmässig vor competenten fremden Behörden im Auslande abgelegten Verklarungen beizulegen. Nachdem diese formelle Beweiskraft durch das EG zur CPO § 13 unter 2 aufgehoben ist, hat der deutsche Richter nach freier Ueberzeugung zu prüfen, welche Beweiskraft einer Verklarung zukommt. Diese Prüfung ist zunächst dahin zu richten, ob das Document, welches äusserlich als Verklarung erscheint, auch wirklich eine solche ist[22], es hat also zunächst eine controlirende Thätigkeit gegenüber der errichtenden

[21] Diese sind nach romanischer Auffassung zu vernehmen: Frankreich 247, Italien 518, Niederlande 384.

[22] Hamb. GZ 1867 S 9.

Behörde stattzufinden; namentlich ist zu untersuchen, ob die Verklarung nicht verspätet[23] angemeldet, bezw. aufgenommen ist, wie weit die Schiffsbesatzung zugezogen war, ob eine Beeidigung stattgefunden hat u. s. w. Sodann hat auch eine materielle Prüfung des Inhalts der Verklarung stattzufinden und ist zu untersuchen, ob sich die Angaben derselben nicht widersprechen[24]. Erheben sich nach keiner dieser beiden Richtungen hin Bedenken, so wird der Richter wohl auch jetzt noch die Verklarung als voll beweisend ansehen, es müssten denn andere Beweismittel vorhanden sein, welche deren Glaubwürdigkeit beeinträchtigen.

D. Nach dem unter A—C Gesagten ist auch die Bedeutung einer sog. Nachverklarung[25] zu beurtheilen, hinsichtlich welcher früher eine Anzahl Streitfragen bestanden. Der Schiffer ist zur Ablegung einer solchen stets verpflichtet und hat daher den Versuch zur Aufnahme einer solchen auf Verlangen der Interessenten vorzunehmen, es müsste denn die Ermöglichung einer solchen von vornherein hoffnungslos erscheinen. Die Behörde, vor der die Nachverklarung vorgenommen werden soll, hat zu entscheiden, ob sie zu verstatten sei. Dies wird nur zu geschehen haben, wenn es sich darum handelt, eine Aufklärung von Zweifeln und Dunkelheiten der Hauptverklarung zu bewirken, vorausgesetzt, dass die Aufnahme unmittelbar oder kurz nach der Hauptverklarung geschehen soll, dass eine genügende Anzahl von Mitgliedern der Schiffsbesatzung zugezogen werden kann, und namentlich dass nicht bereits ein Prozess in der Schwebe ist, mit Bezug auf welchen die Nachverklarung vorgenommen wird. Hinsichtlich der Beweiskraft einer solchen Nachverklarung gelten die unter C besprochenen Grundsätze.

§ 57. Materielle Verpflichtungen des Schiffsführers, a. vor der Abreise[1].

Abgesehen von den soeben besprochenen Pflichten mehr formeller Natur liegt dem Schiffer die allgemeine Verpflichtung ob, für die

[23] Von Wichtigkeit hierbei ist der Moment der Anmeldung (unter Vorlegung des Journals) und der Thatumstand, ob ein Schiff in regelmässiger Fahrt angelegt und zu raschem Wiederabgang verpflichtet ist: Hamb. GZ 1868 S 81, HGZ I 126, V 383.

[24] Nicht unbedingt nöthig ist es, dass die Verklarung auf Grund des Journals erfolgt ist, Lüb. Samml. II 289 ff. Ueber den Fall, wenn die abgehörte Schiffsmannschaft später abweichende Depositionen abgegeben hat, s. Kierulff I 869.

[25] Vgl. Cropp in Heise und Cropp, Abh. I 95—103, Lüb. Samml. I 470.

[1] Aus der Literatur mögen hervorgehoben werden: Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 73—96, Nizze S 195 ff. 276 ff. 337—349.

Sicherheit des Schiffes, der Ladung, der Besatzung und der Reisenden zu sorgen: diese Sorgfalt ist zu bethätigen theils vor Antritt der Reise, theils während derselben, sie ist theils absoluter Natur, indem die Vornahme bezw. Unterlassung gewisser Handlungen unbedingt geboten ist, theils relativer Natur, indem die concret beabsichtigte Reise oder das speciell in Frage stehende Schiff dabei mit zu berücksichtigen ist. Eine völlig erschöpfende Darstellung aller dieser Berufspflichten des Schiffers zu geben ist unmöglich, zumal immer neue entstehen, einige der wichtigsten Punkte sind indessen, unter Berücksichtigung der Rechtsprechung insbesondere der Seeämter, hier zu besprechen.

I. Nach deutschem Seerecht ist nicht der Rheder[2] als solcher, sondern sein nautischer Dirigent, der Schiffer, verpflichtet, vor Antritt der Reise eine Untersuchung der Seetüchtigkeit[3] des Schiffes anzustellen, dagegen haftet der Verfrachter für Seeuntüchtigkeit aus dem Frachtvertrage, es müsste denn der Schaden durch Mängel des Schiffs entstanden sein, die aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren (Art. 480 und 560 al. 2). Die Untersuchung der Seetüchtigkeit des Schiffs kann nun vorgenommen werden durch einen gewöhnlichen nautischen Sachverständigen (den Schiffer) oder durch qualificirte Sachverständige (Schiffbauer und Maschinentechniker)[4]. Darüber, wann eine technische Untersuchung von Seiten des Schiffers zu veranlassen ist, entscheidet die seemännische Auffassung, eine solche wird stets vorgenommen werden müssen, wenn das Schiff Beschädigungen erlitten hat. Ist eine solche schuldhafter Weise unterlassen worden, so haftet der Schiffer und der Rheder für ihn; ist sie vorgenommen und infolge Verschuldens der Techniker die Seeuntüchtigkeit nicht wahrgenommen worden, so haftet weder der Schiffer noch der Rheder als solcher, wohl aber der Verfrachter, und zwar unbeschränkt, doch trifft den Befrachter die Beweislast der Seeuntüchtigkeit. Voraussetzung hierbei ist aber, dass den Schiffer bei Auswahl der Techniker ein Verschulden nicht trifft, und dass es sich um technische Fragen handelt; konnte dem Schiffer als solchem die

[2] Das englische Recht hat eine andere Auffassung, s. oben § 18 III; über Seeuntüchtigkeit vgl. M. Sh. Act 1871 s. 10 f., 1874 s. 12—14, jetzt 1876 s. 4—12, Kay I 77—92.

[3] Ueber zu hohes Alter des Schiffs vgl. SA I 205 f., II 39. 442, III 665. 669. 731, IV 166. 411. 536. 646; ungeeignete Bauart III 415 (Flusschiff), III 44 (zu grosse Minimalgeschwindigkeit eines Dampfschiffs).

[4] In erster Linie für das Versicherungsrecht von Bedeutung ist die Classificirung der Seeschiffe, in zweiter wird dieselbe auch für die Frage der Seetüchtigkeit zu verwenden sein, ROHG XXI 159 ff., SA I 420, IV 691 ff.

Seeuntüchtigkeit des Schiffs nicht verborgen bleiben, so haftet er und der Rheder für ihn. In Ausnahmefällen[5] wird der Schiffer für befugt erachtet werden müssen, ein nicht völlig seetüchtiges Schiff in See zu führen[6]. Die Prüfung des Schiffers hat sich nicht nur darauf zu richten, ob das Schiff die Seereise überstehen kann, sondern er hat in gewissem Umfang auch zu prüfen, ob die einzelnen Teile des Schiffs sich in gehörigem Zustande befinden: zwar geht diese Pflicht nicht so weit, dass er sich von der guten und gefahrlosen Beschaffenheit jeder Stange, jedes Taues u. s. w. zu überzeugen brauchte, aber er hat sich wenigstens von der äusserlich zweckgemässen Beschaffenheit dieser Theile zu vergewissern und hat, wenn sich insbesondere auf Grund der Aussagen der Mannschaft Mängel herausstellen, deren Beseitigung zu bewirken[7]. Abgesehen von der Sorge für die gehörige Einrichtung des Schiffs hat der Schiffer für eine gehörige Ausrüstung desselben zu sorgen (Art. 480). Gewisse Ausrüstungsgegenstände haben sich auf jedem Schiffe zu befinden, bezüglich anderer wird die Anschaffung überhaupt, insbesondere aber ihre Beschaffenheit und Anzahl abhängig sein von dem beabsichtigten Reiseziel, von der Grösse des Schiffs, der Zahl der Besatzung, ja selbst von der Höhe der Fracht: im einzelnen ist der Seemannsbrauch maassgebend. Die Anschaffung gewisser Gegenstände ist von der Gesetzgebung geradezu geboten[8], die anderer wird von derselben vorausgesetzt. Zu den ersteren gehören die Signaleinrichtungen (Flaggen, Lichter, Nebelapparate u. s. w.), zu den letzteren die Einrichtungen zum Lothen und Loggen[9], zur Aufnahme von Observationen (Art. 487)[10], die nöthigen Anker und Ankerketten, bezüglich welcher letzteren eine amtliche Prüfung recht wünschenswerth wäre[11]. Die Mitnahme von Reservegeräthschaften wird bei längeren

[5] Regelmässig gehört zur Seetüchtigkeit des Schiffs „mehr, als dass das Schiff bei günstigem Winde und Wetter die Reise in gewöhnlicher Weise vollende, es muss vielmehr auch bei längerer Fahrt dem Sturm und den Wellen widerstehen können“: Hamb. Samml. I 2 S 729 ff.

[6] Ein Leck macht dies nicht in allen Fällen unmöglich, namentlich, wenn das Schiff event. auf der Ladung schwimmen würde, SA I 209. 211.

[7] Vgl. namentlich Brem. Samml. IV 5—16. Wie weit er dazu die Mitwirkung des Rheders in Anspruch zu nehmen hat und wann der letztere persönlich haftpflichtig wird, richtet sich nach dem im § 53 A I 4 a. E. Ausgeführten.

[8] Kaiserl. V vom 7. Januar 1880 Eingang, Bek. der hamb. Dep. f. Handel und Schiffahrt vom 14. Juli 1883, zu Art 5 jener V. Vgl. Perels a. O. S 79.

[9] SA IV 223 (das Patentlogg ist das gewöhnliche Logg zu ersetzen nicht geeignet), IV 268. 272, II 721.

[10] Ueber Chronometer s. SA I 677, II 713.

[11] Vgl. SA IV 411. In England hat sich die Gesetzgebung mit diesem Gegen-

Reisen als geboten erachtet werden müssen. Compasse auf eisernen Schiffen sind jedenfalls vor der Reise zu reguliren[12], eine Wiederholung ist bei neuen Schiffen geboten. Bezüglich der Rettungsboote enthält das deutsche Recht zwar keine gesetzlichen Bestimmungen, wie das englische[13], eine Verpflichtung zur Mitnahme wenigstens eines Bootes wird auch für kurze Reisen kleiner Fahrzeuge anzunehmen sein, während dies hinsichtlich der Anschaffung von Korkjacken, Schwimmgürteln und Rettungsbojen nicht angenommen wird[14]. Die Ausrüstung mit Seekarten und Leuchtfeuerbüchern hat je nach der Grösse des Schiffs und dem Ziele der Reise eine verschiedene zu sein, jedenfalls aber besteht, auch wenn man in dieser Beziehung nur minimale Ansprüche an den Schiffer zu stellen gesonnen ist, eine gewisse Erkundigungspflicht desselben vor dem Antritt der Reise. Dieser genügt er, wenn er die „Nachrichten für Seefahrer" regelmässig verfolgt[15], auch wohl wenn er anderweitig zuverlässige Erkundigungen eingezogen hat. Nur in Verbindung mit dem zuletzt Gesagten kann die Frage entschieden werden, ob in dem Führen veralteter Seekarten und Leuchtfeuerbücher ein Verschulden des Schiffers zu erblicken ist[16].

II. Der Schiffer hat sodann für die gehörige Bemannung des Schiffes zu sorgen[17]: für gewisse Personen der Schiffsbesatzung besteht das Erforderniss einer besonderen Qualification (s. § 49 IV), im übrigen ist auch hier der Seemannsbrauch maassgebend. Bei der Frage, ob die Bemannung des Schiffs eine genügende war oder nicht, kommt es nicht lediglich auf die Zahl, sondern ebenso auch auf die persönliche Tüchtigkeit der angenommenen Schiffsleute an[18]: irrelevant sind die Angaben in dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine, eine Verpflichtung des Rheders bezw. Schiffers, stets die in demselben angegebene Zahl von Personen der Schiffsbesatzung anzunehmen, existirt selbst-

stande wiederholt beschäftigt, vgl. die Acts 27/28 Vict. c. 27, 34/35 Vict. c. 101, 37/38 Vict. c. 51.

12 SA II 161. 338. 455, IV 37.

13 Der im Jahre 1878 dem Reichstage vorgelegte Entw eines Ges betr. die Ausrüstung der deutschen Kauffahrteischiffe mit Booten (Drucks. III Nr 149) blieb liegen. Ueber die Ausrüstung mit Booten s. SA IV 211. 268 ff. 431. 467 f. 633, M. Sh. Act s. 292—294, 1873 s. 15.

14 SA I 13. 250—261, III 506. 606—609, IV 286 ff. 329. 343. 374. 590. 623. 633. 673. 676.

15 Vgl. SA I 584, II 338. 713, III 266. 540, IV 147. 265. 638.

16 SA II 159. 344, III 176 f., IV 271.

17 Hierüber vgl. jetzt Perels a. O. S 85—88 und die daselbst citirten Erkenntnisse der Seeämter.

18 SA I 109, II 324.

verständlich nicht. Es kann ferner nicht als Verschulden des Schiffers aufgefasst werden, wenn er eine Person, welcher die Gewerbebefugniss als Schiffer oder Steuermann entzogen ist, als gewöhnlichen Schiffsmann anstellt[19]. Der Schiffer hat weiter für die gehörige Verproviantirung des Schiffs zu sorgen[20]. Dieser Verpflichtung genügt er, wenn er die gesetzlich vorgeschriebenen Nahrungs- und Genussmittel in unverdorbenem Zustande und in genügender Menge, um den Bedarf der Besatzung für die in Aussicht genommene Reise auch unter Berücksichtigung einer aussergewöhnlichen Länge derselben zu decken, anschafft. Die Ansprüche, die in seemännischen Kreisen in Bezug auf die Qualität der Schiffskost gestellt werden, scheinen erheblich geringere zu sein, als dies sonst der Fall ist. Zur Proviantirung gehört auch die Mitnahme einer Medicinkiste und eines Werkes, welches über die Anwendung derselben Auskunft giebt[21].

III. Endlich hat der Schiffer vor dem Antritt der Reise die ihm obliegende Diligenz in Bezug auf die Ladung zu bethätigen. Handelt es sich um eine Reise, welche ohne Ladung vor sich gehen soll, so hat er dafür zu sorgen, dass der nöthige Ballast eingenommen und ordnungsmässig untergebracht werde; es müsste denn ein befreiender Seemannsbrauch dahin vorhanden sein, dass für gewisse Schiffe und Reisen auch die Einnahme von Ballast unnöthig sei[22]. Die Sorge in Bezug auf die Ladung hat sich zunächst darauf zu richten, ob das von dem Schiffer geführte Schiff geeignet sei, die in Frage stehende Ladung zu transportiren, ob nicht insofern eine relative Seeuntüchtigkeit besteht. Sodann hat der Schiffer die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden zu prüfen (Art. 481 al. 1), identisch ist seine Verpflichtung in Bezug auf das Löschen der Ladung nach Beendigung der Reise. Diese Prüfung erstreckt sich lediglich darauf, ob vom Standpunkte eines gewöhnlichen nautischen Sachverständigen Grund zur Nichtbenutzung der betreffenden Geräthschaften vorhanden ist, keineswegs hat sich dieselbe auf technische Einzelheiten zu erstrecken, doch wird in gewissen Fällen eine Pflicht zur Einziehung technischer Rathschläge, in allen aber eine solche zur Befolgung derartiger Rathschläge bestehen, soweit der Schiffer nicht besonderen Grund hat, dem Techniker zu misstrauen. Es hat daher der Schiffer z. B. zu prüfen,

[19] SA III 140. [20] SA IV 334 ff. Genaueres unten in § 60 B I 3.

[21] SeemO § 45, brem. V vom 15. März 1873 § 3, hamb. Bek. vom 12. März 1884; M. Sh. Act 1867 s. 4—8. Vgl. den Fall SA IV 330—339. Daselbst sind auch die üblichsten Werke über Schiffshygiene citirt.

[22] SA I 668 f. (usancemässiger Fehler), vgl. I 652, II 532 ff.

ob der von ihm zu benutzende Krahn im Stande ist, solche Lasten zu tragen, er hat die äusserlich gute Beschaffenheit der zur Befestigung dienenden Ketten und Taue zu überwachen, für Mängel, die er als Schiffer nicht wahrnehmen konnte, haftet er principiell nicht, ebensowenig für das Verschulden der beim Laden und Löschen benutzten Personen, es müsste ihn denn eine culpa in eligendo oder in inspiciendo treffen[23]. Bevor die Ladung eingenommen wird, hat eine sorgfältige Reinigung des Schiffsraums stattzufinden, wobei die Beschaffenheit der früheren und der einzunehmenden Ladung in Betracht zu ziehen ist, auch ist bei dieser Gelegenheit eine Vertilgung oder Verminderung der Ratten und Mäuse zu versuchen; das Mitnehmen einer Katze[24] ist in den Fällen Pflicht des Schiffers, wenn die mitzunehmende Ladung durch jene Thiere beschädigt werden kann; das Eindringen solcher Thiere während des Ladens ist möglichst zu verhindern. Von besonderer Wichtigkeit in Bezug auf das Laden ist

1. die Garnirung und Stauung[25]. Unter der ersteren versteht man die Vorrichtungen, welche der Schiffer zu treffen hat, um Ladungsgegenstände vor dem in den Schiffsraum eindringenden Seewasser zu schützen, die gehörige Stauung[26] dagegen ist vorzunehmen, um zu vermeiden, dass die geladenen Güter durch die Bewegungen des Schiffs hin- und hergeworfen werden[27], sowie dass eine verderbliche Einwirkung derselben auf einander erfolge. Nur die Waaren, welche durch Nässe leiden können, bedürfen einer Garnirung[28], diese aber, gleichviel ob sie in Fässern, Kisten, Körben, Ballen, Säcken, Häuten u. s. w. verpackt sind. Die Höhe der Gar-

[23] Vgl. RG X 18 f., Hans. GZ III 233 ff., auch meine Beiträge zum SR S 105 f.

[24] HGZ 1861 S 59. Desjardins II Nr 427, Valroger I Nr 338, Maclachlan S 540, schon Consulat c. 67. Ueber das Ausräuchern der Schiffe zum Zwecke der Vertilgung der Ratten bestehen in den einzelnen Häfen besondere Vorschriften.

[25] Vgl. hierüber namentlich das Werk von Stevens: On the stowage of ships, 7. ed. 1878; ferner Desjardins II Nr 423, Valroger I Nr 337.

[26] Fälle unzweckmässiger Stauung ROHG XIX 264 ff., Ullrich Nr 13. 14. 26. 49. 236. 258. 290. 298. 339, Seebohm Nr 95. 132. 207, HGZ I 346 f., II 116. 119. 173, III 224, VI 197 f. 289, VII 16, X 398 ff., SA II 908, III 48. 67, IV 303. Vgl. bremer Instr. für die Luken- und Ladungsbesichtiger in Bremerhaven vom 2. Juni 1856, aufrecht erhalten durch V vom 14. Nov. 1870 § 2, vgl. V vom 25. April 1879 (vorher vom 13. April 1873).

[27] Ueber die Gesetze der Stabilität s. u. a. SA IV 306 ff.

[28] HGZ V 94 f. Bremer Instr. § 12: „Ein mangelhaftes Garnier ist vorhanden, wenn die Unterlage der Ladung nach der Bauart des Schiffs nicht hoch genug oder wenn die Ladung an den Seiten des Schiffs nicht gehörig durch Holz geschützt ist oder wenn trockene Güter auf Steine oder Sandballast ohne genügende trockene und sicher gelegte Holzunterlage gestaut sind."

nirung richtet sich nach der Bauart des Schiffs und der Länge der vorzunehmenden Reise, für transatlantische Reisen hält man für Schiffe mit ganz scharfem Boden eine Höhe von 13 Zoll am Kielschwein und 3 Zoll in den Kimmen, für solche mit mittelscharfem Boden eine Höhe von 11 bezw. 5, für solche mit plattem Boden eine Höhe von 8 Zoll (an beiden Orten) für räthlich, bei kleineren Reisen und Schiffen ist ein Abzug von $1/4$ bis $1/2$ gestattet, in allen Fällen hat an den Seiten ein Zoll frei zu sein. Ein Garnier von 1 Zoll Höhe genügt bei festen Zwischendecken, falls Speigossen vorhanden sind. Bei einer Ladung von losem Korn, Reis u. s. w. müssen ausserdem, nachdem die Näthe sorgfältig gestopft sind, das ganze Garnier und die Seiten des Schiffs mit Matten oder Leinen überlegt und behangen werden, auch Pumpsood, Querschotten u. s. w. damit bekleidet werden. Das Garnier soll eigentlich aus massiven Holzstücken bestehen, die mit Dielen zu überlegen sind. Ist ein solches Garnier im Abladehafen nicht zu beschaffen, so ist doch solches Material zu vermeiden, welches durch Wasser flüssig wird (z. B. Sandballast), ebenso solches, welches durch Ausdünstung der nahe liegenden Ladung schaden kann, im Nothfalle wird freilich auch die Anwendung solcher Gegenstände für zulässig erachtet werden müssen. Hinsichtlich der Stauung sind namentlich folgende Regeln zu beachten[29]: Schwere Güter dürfen nicht auf leicht zerbrechliche gestaut werden. Flüssigkeit oder Feuchtigkeit enthaltende Gebinde oder Waaren, welche leicht in Flüssigkeit übergehen oder Feuchtigkeit absondern, dürfen nicht auf oder neben trockenen Waaren gestaut werden, sie müssten denn durch 1—2 Zoll Holz davon getrennt sein. Faserstoffe dürfen nicht in unmittelbare Berührung mit Gebinden, die Oele und Fette enthalten, kommen. Flüssigkeit enthaltende und der Leckage unterworfene Fässer oder Gebinde müssen beim Stauen auf Kopfhölzern von womöglich weichem Holze liegen, welche so hoch sind, dass der Bauch des Fasses frei liegt. Zwischen den Fässern müssen Kuntjes (hölzerne Keile) liegen, damit die Bäuche nicht zusammendrücken. Wie viel Höhen von den verschiedenen Gebinden über einander gestaut werden dürfen, dafür bestehen bestimmte Regeln[30]. Scharfe Substanzen dürfen nicht mit

[29] Die bremer Instruction sagt in § 11: „Eine mangelhafte Stauung liegt vor, wenn Güter, die ihrer Natur nach abgesondert werden müssen, unter einander verstaut sind, wenn nasse Waaren auf trockenen, schwere auf leicht zerbrechlichen liegen, wenn Fustagen mit Flüssigkeiten nicht gehörig mit Kopfhölzern versehen sind und wenn bei Getreideladungen die Schotten oder die Ausmattung ungenügend und dgl. mehr.“

[30] Stückfässer 3 Höhen, Puncheons 3—4, Pipen 4, Tierces und Oxhöfte 5—6,

Packungen in Berührung kommen, die leicht durchscheuern. Von Wichtigkeit ist es auch, den Pumpsood so geräumig einzurichten, dass ein Mann hineinsteigen kann. Die Lage des Schwerpunkts ist je nach der Bauart des Schiffs und der Beschaffenheit der Ladung so einzurichten, dass man ein ruhiges Schiff bekommt. Bei gewissen Arten von Ladungen ist noch besondere Vorsicht erforderlich, namentlich

a. bei Ladungen, bei denen die Gefahr des Ueberschiessens besteht, also bei Ladungen von losem Getreide, Reis u. s. w. In dieser Beziehung hat die englische Gesetzgebung sehr genaue Vorschriften aufgestellt, durch welche das Verladen in Säcken in Bezug auf einen Theil solcher Ladungen und die Sicherung durch Längs- und Querschotten für verschiedene Fälle in sehr detaillirter Weise angeordnet, auch eine formelle Anzeigepflicht gegenüber dem Consular- bezw. Zollbeamten eingeführt worden ist[31]. Nach der Ansicht der deutschen Seeämter ist bei kleineren Schiffen, welche leichte Getreidearten, insbesondere Hafer, führen, das Setzen von Schotten zwar gerathen, aber nicht erforderlich[32], sonst haben kleinere Schiffe mindestens Querschotten, grössere dagegen Längsschotten zu führen.

b. Besondere Schwierigkeiten bereiten Kohlenladungen, weil bei ihnen die doppelte Gefahr einerseits der Selbstentzündung der Kohlen, andererseits der Explosion von aus Kohlen entwickelten Gasen vorliegt. Es war längere Zeit streitig, ob Ventilationseinrichtungen zweckmässig seien, oder ob sie nicht vielmehr in Bezug auf die letztere Gefahr ebenso schädlich wie zur Vermeidung der ersteren geeignet seien: nach den umfassenden Untersuchungen, welche über diese Frage in England angestellt worden sind, und nachdem die Resultate derselben von den deutschen Seeämtern als maassgebend anerkannt worden sind, kann es gegenwärtig einem Zweifel nicht unterliegen, dass es nicht nur zweckmässig, sondern nothwendig ist, Kohlenschiffe mit Ventilationsvorrichtungen zu versehen, dagegen besteht noch kein Ein-

Reisfässer und Theertonnen 6, Barrels 6—8 Höhen, bei einzelnen Artikeln (z. B. Melasse) wohl noch weniger.

[31] M. Sh. (Carriage of Grain) Act 1880 (43/44 Vict. c. 43). Diese Act trat an die Stelle von 39/40 Vict. c. 80 s. 22, sie bezieht sich auf Schiffe, welche mehr als ein Drittel ihres Tonnengehalts (1 Ton = 100 Cubikfuss, bezw. 2 Tons Gewicht) mit „any corn, rice, paddy, pulse, seeds, nuts or nut kernels" beladen haben; in erster Linie richtet sich die Act gegen die Getreideverladungen am Schwarzen Meere und in Nordamerika.

[32] SA III 326. 718 f., IV 572.

verständniss darüber, ob eine Oberflächen- oder eine Durchventilation zweckmässiger ist, obwohl die Anwendung der ersteren überwiegend als richtiger empfohlen wird[33].

c. Besondere Vorsichtsmaassregeln sind bei der Ladung explosibler Körper zu ergreifen. In Deutschland hat sich bisher nur die Particulargesetzgebung mit diesem Gegenstande befasst[34].

Der Schiffer haftet in allen Fällen persönlich nur für Garnirung und Stauung nach Seemannsbrauch: er hat demnach besondere technische Einrichtungen nur dann und soweit in Anwendung zu bringen, wenn und soweit sich für Fälle der in Rede stehenden Art ein die Schiffer verpflichtender Gebrauch herausgebildet hat, und er darf andererseits es unterlassen, Maassregeln zu ergreifen, welche auch der Nichttechniker als zweckmässige zu erkennen vermag, wenn er sich für Fälle der in Rede stehenden Art auf einen befreienden Seemannsbrauch zu berufen vermag. Die Pflicht des Schiffers, für Stauung nach Seemannsbrauch zu sorgen, wird nicht aufgehoben dadurch, dass die Stauung durch Leute des Abladers besorgt wird, wohl aber würde er dem Ablader gegenüber die Einrede des eigenen Verschuldens geltend machen können, dagegen kann er von der Haftung für Stauung ganz befreit werden, wenn die örtlichen Verordnungen des Abladehafens oder ein daselbst bestehender Ortsgebrauch ihm jede Möglichkeit selbständiger Einwirkung auf die Art und Weise der Stauung entziehen würden. Auch in letzterem Falle wird die Aufnahme einer Clausel in das Connossement räthlich sein, um die Haftung des Rheders dem Empfänger gegenüber auszuschliessen. Handelt es sich blos um eine chartepartie-Clausel (z. B. „the charterer's stevedore to be employed by the ship"), so wird dadurch dem Schiffer weder das Recht noch die Pflicht entzogen, die Oberaufsicht zu führen. Die Entscheidung nach deutschem Recht entspricht demnach den allgemeinen Grundsätzen: der Verfrachter hat höhere Gewalt nachzuweisen, um freizukommen, dem Rheder und Schiffer gegenüber ist ein

33 Vgl. namentlich die Entsch. des hamb. SA in Sachen des „Astronom", SA II 492—505. 658. 915 f., ferner III 219—223. 577—582 (Bremerh.), IV 44—48. 490—495. 570. 664 f.

34 Vgl. lüb. V vom 21. Juni 1882 betr. den Seetransport feuergefährlicher u. s. w. Gegenstände, dagegen berühren die materiell grösstentheils identischen Verordnungen von Preussen vom 29. August 1879, Bremen 29. Juni 1879, Oldenburg 24. Mai 1880, Mecklenburg 15. März 1880 den Seetransport nicht, nur die hamburger V vom 4. Juli 1883, im allg. ebenfalls identisch, regelt auch ihn in den §§ 29 ff., vgl. auch § 26. Ueber diese Materie vgl. M. Sh. Act s. 329, 1873 s. 23—28.

Verschulden des letzteren nachzuweisen, doch kann ihm die exceptio doli zustehen[35].

2. Besondere Besprechung erfordert die Zulässigkeit der Deckladung[36], welche öfters eine gesetzliche Regelung erfahren hat. Das HGB legt, abweichend vom preussischen Entwurf (Art. 413), dem Schiffer in dieser Beziehung keine Verpflichtung auf, bestimmt aber, dass der Verfrachter die Genehmigung des Abladers einzuholen hat, wenn dessen Güter auf das Verdeck verladen werden sollen; doch ist die Ausserkraftsetzung dieser Bestimmung der Landesgesetzgebung in Bezug auf die Küstenschiffahrt vorbehalten worden (Art. 567), von welchem Vorbehalt freilich kein Gebrauch gemacht worden ist. Dennoch ist die Vorschrift zu einem grossen Theile unpraktisch, denn es ist bekannt, dass es Ladungsgegenstände von einer derartig gefährlichen Beschaffenheit giebt, dass dieselben von gewissen Schiffen überhaupt nur als Deckladung geführt werden dürfen (z. B. Schwefelsäure)[37], aber auch abgesehen hiervon giebt es Verladungen, bei denen eine Deckladung so gewöhnlich ist, dass die Zustimmung des Abladers auf Grund subjectiver Usancen des Abladungshafens unbedenklich anzunehmen sein würde (z. B. Holzladungen). Ueber die Zulässigkeit einer Deckladung, soweit die Haftung des Schiffers in Frage steht, entscheiden somit die allgemeinen Grundsätze, daher, soweit nicht gesetzliche Verordnungen des Auslandes zu beobachten sind, in erster Linie der Seemannsbrauch[38], der auch hier sowohl als verpflichtender, wie als befreiender in Frage kommt, in zweiter Linie die Erwägung, dass eine Deckladung, weil sie die Gefahr des Kenterns erhöht und die Mannschaft an der Vornahme ihrer seemännischen Arbeiten hindert, im allgemeinen von einem sorgfältigen Schiffer zu vermeiden ist. Noch

[35] Vgl. ROHG XIX 264 ff., RG X 18 ff., Hans. GZ III 165 ff. 233 ff. Die englische Auffassung weicht von der deutschen nicht unerheblich ab, indem nach ihr der formelle Charakter des Connossements gleichgiltig ist, so dass eine Haftung jedem Ladungsinteressenten gegenüber ausgeschlossen erscheint, sobald die Stauer vom Ablader beauftragt waren, es müsste denn ausdrücklich Controle seitens des Schiffers festgesetzt sein, und trotz der letzteren Clausel haftet der Schiffer dem Ablader gegenüber im allgemeinen nicht für schlechte Stauung (Blakie v. Stembridge), s. Maclachlan 415, Kay 272—275.

[36] Vgl. von Duhn im NA f. HR I 201—210; ROHG IV 421. Sehr streng ist das englische Recht, s. M. Sh. Act 1876 s. 23 f. Vgl. im übrigen Frankreich 229, Spanien 665, Portugal 1391, Niederlande 348, Belgien 20, Italien 498 al. 4, Norwegen 53, Schweden 86, Finland 82. Aeltere Bestimmungen sind sehr häufig, vgl. Desjardins II Nr 428—435.

[37] SA IV 563 f., RG VIII 167.

[38] Vgl. SA I 320. 454. 641 f., II 399 f., IV 432.

weniger wird sich das Hängen von Gütern an die Seiten des Schiffs rechtfertigen lassen, zu welchem stets die Genehmigung des Abladers erforderlich ist (Art. 567).

3. Endlich ist es eine wichtige Pflicht des Schiffers, eine Ueberladung des Schiffs zu vermeiden. Die englische Gesetzgebung hat zur Controlirung und Verhinderung einer solchen Ueberladung formelle Regeln[39] aufgestellt, dem deutschen Recht sind dergleichen Bestimmungen fremd. Bezüglich der Frage, wie tief ein Schiff geladen werden darf, kommt es namentlich auch auf die Bauart desselben an, indem ein Schiff mit viel Sprung tiefer beladen werden kann, als ein fast gerade gebautes Schiff. Nach der Ansicht des Oberseeamts zwar steht die Auswässerung des Schiffs in einem Missverhältniss zu seinem Tiefgange, wenn das Schiff nicht auf jeden Fuss Tiefgang mindestens zwei Zoll Auswässerung hat; vergleicht man indessen neuere Entscheidungen der genannten Behörde[40], so scheint sich zu ergeben, dass jener Aeusserung eine ungenaue Formulirung anhaftet, und dass die wirkliche Meinung des Oberseeamts vielmehr dahin zu formuliren sein dürfte, dass zwei Zoll Auswässerung pro Fuss Tiefgang im Durchschnitt genügend seien. Bei kleineren Fahrzeugen wird man nicht einmal so viel verlangen dürfen, sondern sich (mit den Statuten und Versicherungsbedingungen der ostfriesischen Assecuranzgesellschaften) mit einer Auswässerung von einem Zoll pro Fuss begnügen können[41]. Nur bei ganz grossen Schiffen wird man mehr als zwei Zoll Auswässerung verlangen müssen[42]. Für die Frage, ob eine Ueberladung vorliegt, ist weiter das Verhältniss zwischen dem Raumgehalt und dem Gewicht der eingenommenen Ladung maassgebend. Hierbei ist soviel unbestritten anerkannt, dass die in § 33 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung festgestellten Umrechnungssätze in dieser Hinsicht nicht maassgebend sein können[43], vielmehr gestattet eine weitverbreitete Schifferregel, welche, soweit es sich um vollkommen feste Schiffe und nicht um besonders gefährliche Ladungen handelt, als befreiender Seemannsbrauch allgemein anerkannt ist, die Beladung eines Schiffs mit derjenigen Anzahl deutscher Tonnen, welche dem Anderthalbfachen der Zahl der britischen Register-Tons gleichkommt[44]. Endlich ist

[39] M. Sh. Act 1871 s. 5, 1873 s. 4, 1876 s. 13. 25—28.

[40] SA I 281, III 231. 501, Hans. GZ IV 160 ff. 291 ff., auch SA IV 552. 630, vgl. im übrigen die bei Perels S 90 f. Anm 3 angeführten seeamtlichen Sprüche.

[41] SA I 110, II 75. 191, III 229.

[42] SA IV 571 f. und Hans. GZ IV 291 ff.

[43] SA I 117 f., II 767, III 231.

[44] SA I 195, II 418. 550. 607. 765. 767, III 115 f. 231, IV 478. 494. 666.

noch von Bedeutung die Beschaffenheit des Gegenstandes der Ladung[45], namentlich auch der Umstand, ob dieselbe Seewasser anzieht und dadurch an Gewicht zunimmt oder nicht.

§ 58. Materielle Verpflichtungen des Schiffsführers, b. während der Reise.

A. Bevor wir dazu übergehen, die wichtigsten materiellen Verpflichtungen des Schiffers während der Reise zu besprechen, ist darauf aufmerksam zu machen, dass auch auf diesem Gebiete seine Stellung eine völlig selbständige ist, rechtlich unabhängig von jedem Miteinflusse der Mannschaft, insbesondere der Schiffsoffiziere. Gewiss wird der Schiffer in vielen Fällen noch gegenwärtig einen Schiffsrath[1] berufen, namentlich dann, wenn er selbst noch jung und unerfahren ist, und ihm Schiffsoffiziere oder Matrosen zur Seite stehen, welche auf eine lange Fahrzeit zurückblicken können: aber weder ist er verpflichtet, den Beschlüssen, die in solcher Lage gefasst werden, nachzukommen[2], noch cessirt seine Verantwortlichkeit, wenn er seine Maassregeln in Gemässheit derselben trifft (Art. 485)[3]. Von den zahllosen Verpflichtungen, welchen der Schiffer nachzukommen hat, mögen hier folgende hervorgehoben werden.

I. Die Pflicht, die Reise rechtzeitig anzutreten und möglichst rasch zu beendigen. Der Schiffer hat die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten, sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist (Art. 483 al. 1)[4]: die Vorschrift, dass der Schiffer keinen „Wind verliegen" soll, eine der ersten Vorschriften der alten Seerechte[5], hat noch jetzt grosse praktische Bedeutung[6], obwohl sie

[45] SA I 202. 206. 281 f. 422. 769, II 490. 885.

[1] Ueber den Schiffsrath s. besonders die beiden Dissertationen: Bosch van Drakenstein, De consilio nautico, L. B. 1848, und van der Mersch, De scheepsraad, Utrecht 1868, vgl. ferner oben S 31 f. und jetzt Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 118 f.

[2] Dagegen hat er die gefassten Beschlüsse ins Schiffsjournal einzutragen, s. § 55 IV 2 d.

[3] Die Bestimmung des deutschen Rechts harmonirt durchaus mit der seemännischen Auffassung, welche auch von der englischen Judicatur als maassgebend anerkannt wird, s. Maclachlan S 240. Die Bestimmungen der auf dem Code de commerce beruhenden Seerechte sind Anachronismen, a. A. van der Mersch a. O. S 87 ff. (ohne jedes historische Verständniss).

[4] Heftiger Sturm entschuldigt, Heyman v. Parish, ebenso die Wahrscheinlichkeit der Captur, Pole v. Cetcovich.

[5] Oleron 2, Wisby 14 u. s. w.

[6] Hamb. Samml. I 312 ff., Kierulff IV 474 ff., Rost. Samml. I 149.

selbst für Segelschiffe durch die technischen Einrichtungen der Neuzeit modificirt worden ist[6]. Die Reise ist mit möglichster Beschleunigung zurückzulegen, soweit eine solche nicht den gesetzlichen Vorschriften oder der Vorsicht widerspricht. Jede Abweichung von der Reiseroute (Deviation) ist principiell zu vermeiden, doch giebt es vielfache Ausnahmen von dieser Regel, welche namentlich für das Versicherungsrecht von Bedeutung ist: die wichtigste ist die, dass eine Deviation aus Gründen der Humanität dem Schiffer niemals als Verschulden zugerechnet werden kann (vgl. Art. 818 unter 3), ob dagegen eine solche, welche zu dem Zwecke der Bergung eines Schiffes oder der Ladung eines solchen allein geschieht, lässt sich nur für den einzelnen Fall entscheiden. Wird der Schiffer durch casuelle Ereignisse verhindert, das Schiff selbst zu führen, so hat er für einen Nachfolger zu sorgen, wobei er nur für culpa in eligendo haftet (Art. 483 und oben § 34 III 1), anders wenn die Unmöglichkeit durch sein eigenes Verschulden eingetreten ist[7].

II. Die Pflicht der Beaufsichtigung des Schiffs. Diese Pflicht besteht zwar, solange ein Dienstverhältniss in Bezug auf ein bestimmtes Schiff vorliegt, sie wird indessen beim Vorhandensein gewisser Thatumstände eine qualificirte[8].

1. In gewissen Fällen muss entweder der Schiffer oder der nach der Schiffshierarchie auf ihn folgende Schiffsoffizier, der Steuermann, sich an Bord befinden: dies ist der Fall vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung des Löschens[9] und dann, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt (Art. 484 al. 1 und 2). In dringenden Fällen darf davon abgewichen werden, doch hat der Schiffer dann vor dem Verlassen des Schiffs aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen (Art. 484 al. 1).

2. In anderen Fällen muss der Schiffer selbst an Bord sein: dies ist der Fall, wenn das Schiff sich in See befindet, und dann, wenn eine Gefahr droht (Art. 484 al. 3), in letzterem Falle liegt ihm auch

[6] Danach kann die Verpflichtung für den Führer eines Segelschiffs entstehen, sich eines Schleppschiffs zu bedienen.

[7] Französische Gerichte haben eine Klage auf Schadensersatz gegen die Erben eines Schiffers zugelassen, der sich das Leben genommen hatte, s. Desjardins II Nr 474, Valroger I Nr 457.

[8] Vgl. Frankreich 227, Spanien 649, Portugal 1368, Niederlande 361, Belgien 18, Italien 504 al. 1, Russland 779 ff.

[9] Während dieser Zeit muss eine Person da sein, welche die Haftung des Rheders aus dem receptum begründen und aufhören zu lassen berechtigt ist.

die Verpflichtung ob, sich an Bord zu begeben, sobald er Kenntniss von der Gefahr erlangt hat[10]. Eine dringende Nothwendigkeit kann seine Abwesenheit rechtfertigen (Art. 484 al. 3).

III. Die Pflicht, das Schiff nach den Regeln der Seemannskunst zu führen. Bereits bei Besprechung der formellen Verpflichtungen sind die hier in Frage stehenden Verpflichtungen des Schiffers vielfach berührt worden, hier ist noch Folgendes zu erwähnen:

1. Erste Pflicht des Schiffers ist die Einrichtung eines im Einklang mit der seemännischen Auffassung stehenden geregelten Schiffsdienstes[11]. Er hat demnach dafür zu sorgen, dass die Wachen gehörig eingetheilt werden, und dass die Uebergabe des Commandos in richtiger Weise erfolgt[12], dass dabei namentlich die nöthigen Instructionen über das einzuschlagende Verfahren ertheilt werden[13].

2. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass die auf dem Schiffe befindlichen technischen Hilfsmittel auch verwendet werden, wenn die Sicherheit dies erfordert, und dass die Verwendung in der richtigen Weise geschieht. Hierzu gehört insbesondere die gehörige Benutzung der mitgenommenen Seekarten und Segelanweisungen[14], der astronomischen und sonstigen Instrumente, des Loths und Loggs[15] u. s. w.

3. Das Personal der Besatzung hat er in gehöriger Weise zu verwenden und zwar regelmässig in der Weise und zu denjenigen Diensten, wie sie der betreffenden Person nach der Auffassung der seemännischen Kreise zukommen[16]. Besondere Beachtung ist auf einen gehörig besetzten Ausguck zu richten, s. § 59 B. Führt der Schiffer selbst das Commando, so hat er dies in sachgemässer Weise[17] zu thun und dabei auf alle relevanten Umstände Rücksicht zu nehmen. In schwierigen Lagen liegt ihm geradezu die Verpflichtung ob, selbst das Commando zu führen, in anderen besteht wenigstens die Verpflichtung, auf Deck zu bleiben[18] und die Führung des Steuermanns

[10] Vgl. den Fall in der Hans. GZ IV 57—59.

[11] Auch die Bewahrung der Moralität, s. SA IV 258.

[12] SA IV 460 f. [13] SA IV 64. 152. [14] SA III 548.

[15] Die Fälle, in denen das Unterlassen des Lothens oder Loggens von den Seeämtern zum Vorwurf gemacht wird, sind zu häufig, um einzeln aufgeführt werden zu müssen.

[16] Also weder eine unbefähigte Person zu einem besonders verantwortlichen Dienste noch umgekehrt.

[17] Ueber das doppelte Rudercommando vgl. Perels a. O. S 127 Anm 1.

[18] SA III 341, auch I 471. 580. 585 f. 592. 633, IV 107 u. ö.

oder Lootsen persönlich zu überwachen. Eine allgemeine Pflicht der Ueberwachung besteht daneben in allen Fällen.

4. Er hat ferner die Verpflichtung, sich der für die Schiffahrt bestimmten Hilfseinrichtungen zu bedienen, soweit dies die Sicherheit erfordert. Ganz besonders gilt dies hinsichtlich der Annahme von Lootsen[19]: soweit solche für ihn gesetzlich vorgeschrieben ist oder ein verpflichtender Seemannsbrauch in dieser Beziehung besteht, hat er einen solchen stets, sonst wenigstens dann anzunehmen, wenn weder er selbst noch eine andere Person der Schiffsbesatzung, auf welche er sich verlassen kann, genügende Kunde von den Eigenthümlichkeiten des Gewässers hat. Auch nachdem er dem Lootsen das Commando übergeben hat, liegt ihm die Pflicht der Oberaufsicht, vorher eine Anzeigepflicht ob, welche sich namentlich auf den Tiefgang und besondere Eigenschaften seines Schiffes bezieht. Regelmässig wird der Schiffer sich überhaupt nicht in ein Lootsgewässer wagen, wenn die nöthige Kenntniss desselben auf dem Schiffe fehlt, sondern er wird eher einen sicheren Ankerplatz aufsuchen oder bis zur Ankunft des Lootsen kreuzen. Ueber die Lootsensignale s. § 59 A IV 1.

5. Zu den wichtigsten Pflichten gehört sodann die Beobachtung des sog. Seestrassenrechts, darüber s. § 59.

IV. Auch wenn sich Fälle höherer Gewalt ereignen, so hat der Schiffer, soweit immer möglich, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.

1. Er hat daher eine Vertheidigung des Schiffs zu organisiren und praktisch durchzuführen, wenn der Widerstand nicht von vornherein hoffnungslos erscheint, gleichviel ob es sich um einen solchen gegen Piraten oder feindliche Schiffe handelt[20]. Im Falle eines Seekrieges hat er die völker- und staatsrechtlichen Vorschriften zu befolgen[21], namentlich ev. unter convoy zu segeln, und wenn dies der Fall ist, von demselben nicht abzuweichen.

2. Treten Umstände ein, die die Existenz des Schiffs gefährden, so hat er, unter Berücksichtigung der vermögensrechtlichen Interessen einerseits, der möglichen Rettung der Besatzung andererseits, sich darüber zu entscheiden, welche Maassregeln zu ergreifen sind, und wenn sich die Nothwendigkeit ergiebt, das Schiff zu verlassen,

[19] Ueber das Folgende vgl. meine Beiträge zum Seerecht S 68 ff., bes. 73 f., ROHG XI 331 ff.

[20] Aeltere Seerechte legen der Besatzung die Pflicht auf, zu fechten, vgl. schon die hansische V vom Mai 1435 Art. 2 (Recesse B I Nr 396).

[21] Vgl. oben § 54 B I.

so soll er selbst der letzte sein, der dies thut; einem unbegründeten Verlangen der Mannschaft, das Schiff aufzugeben, hat er mit der nöthigen Energie entgegenzutreten[22]. Auch nach einer Strandung des Schiffs hat der Schiffer alle Rettungsmaassregeln, die Erfolg versprechen, vorzunehmen, doch können seine Verpflichtungen in dieser Beziehung durch Versicherungsverträge modificirt sein[23].

B. Zu den Verpflichtungen, die der Schiffer während der Reise zu erfüllen hat, gehören endlich noch folgende:

I. Der Führer eines deutschen Schiffes, welches sich im Auslande befindet, hat unter gewissen Voraussetzungen die Verpflichtung, hilfsbedürftige Seeleute auf seinem Schiff mitzunehmen. Dergleichen Verpflichtungen waren schon den älteren Seemannsordnungen[24] bekannt, durch das Reichsgesetz vom 27. Dec. 1872 b. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute ist diese Verpflichtung hinsichtlich deutscher Seeleute, welche sich im Auslande in hilfsbedürftigem Zustande befinden, und ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe sich ausserhalb Deutschlands in demselben Zustande befinden, einheitlich geregelt. Im einzelnen gilt Folgendes:

1. Der Consul des Deutschen Reichs, in dessen Bezirk der hilfsbedürftige Seemann sich befindet, muss die Zurückbeförderung durch eine schriftliche Anweisung anordnen.

2. Verpflichtet zur Mitnahme deutscher Seeleute, also von Seeleuten deutscher Nationalität[25], gleichgiltig ob dieselben zur Schiffsbesatzung eines deutschen oder eines fremden Seeschiffs gehört haben, ist jeder Führer eines deutschen Kauffahrteischiffs, welches von einem ausserdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Grossbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist; verpflichtet zur Mitnahme ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe ausserhalb Deutschlands in den Zustand der Hilfsbedürftigkeit gerathen sind, ist jeder Führer eines deutschen Kauffahrteischiffs, welches nach dem Heimatslande des Hilfsbedürftigen

[22] Sehr werthvolles Material darüber enthalten die Entscheidungen der Seeämter, s. namentl. I 664, III 447 ff., IV 85. 88. 601. 679 ff., auch I 457.

[23] SA III 720 und dazu Perels a. O. S 129 Anm 3.

[24] Vgl. oben S 97 Anm 15. Auch die fremden Seerechte kennen eine solche Verpflichtung, z. B. M. Sh. Act s. 212, Rev. Stat. s. 4578.

[25] Schutzgenossen fallen nicht unter diesen Begriff.

bestimmt ist (§ 1 al. 1 und 2). In beiden Fällen haben die Schiffe den Hilfsbedürftigen ev. bis zu ihrem Bestimmungshafen mitzunehmen. Sind mehrere Schiffe vorhanden, die Gelegenheit zur Mitnahme bieten, so soll der Consul zwar die zu befördernden Seeleute nach Verhältniss der Grösse der Schiffe und der Zahl ihrer Besatzungen auf die einzelnen Schiffe vertheilen, doch steht dem einzelnen Führer eines Schiffs deswegen kein Weigerungsrecht zu (§ 2). Dagegen kann die Mitnahme verweigert werden (§ 3):

a. wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden ist;

b. wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer syphilitischen oder einer sonstigen, die Gesundheit oder Sicherheit der Mannschaft gefährdenden Krankheit behaftet ist, oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll;

c. wenn und soweit die Zahl der Mitzunehmenden ein Viertheil der Schiffsmannschaft übersteigt;

d. wenn die Mitnahme nicht mindestens 2 Tage vor dem Zeitpunkte verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist (vgl. § 47 I).

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Consul zu (§ 3 al. 2). Sollte er daher auch unrichtig entschieden haben, so kann er den Schiffer doch zwangsweise anhalten, die Hilfsbedürftigen mitzunehmen, da ihm ein solches Recht durch das Gesetz ausdrücklich beigelegt ist (§ 1 al. 3). Hierdurch aber wird dem Schiffer nicht der Rechtsweg abgeschnitten, vielmehr findet die Vorschrift von § 105 al. 3 SeemO analoge Anwendung: demnach unterscheidet sich die Verletzung des § 3 durch den Consul wesentlich von der Verletzung des § 2 durch denselben: in dem letzteren Falle ist er von jeder civilrechtlichen Verantwortlichkeit frei und kann nur von der vorgesetzten Behörde disciplinarisch bestraft werden, anders dagegen im ersteren Falle, in dem ein subjectives Recht verletzt worden ist.

3. Dem hilfsbedürftigen Seemann steht gegenüber dem Consul kein durch Klage geltend zu machendes Recht auf Zurückbeförderung zu, ebensowenig natürlich gegenüber dem Führer eines Schiffs.

4. Der Mitgenommene erhält während der Reise, seiner Stellung entsprechend, Logis und Kost; die letztere in Gemässheit der Bestimmungen der Musterrolle (SeemO § 12 al. 2). Er ist der Disciplinargewalt des Schiffsführers unterworfen (§ 4), s. oben § 51 C II 2.

5. Der Rheder[26] des Kauffahrteischiffs, welches hilfsbedürftige

[26] Also event. der Ausrüster, Art. 477.

Seeleute mitnimmt, erhält dafür eine Entschädigung[27], welche im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme ertheilten Anweisung (oben unter 1) ausgezahlt wird (§ 6). Diese Entschädigung beträgt, wenn nicht ein geringerer Satz vereinbart ist, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

a. für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister 3 Mark auf Segelschiffen, $4^1/_2$ Mark auf Dampfschiffen;

b. für jeden anderen Seemann $1^1/_2$ Mark auf Segel-, 2 Mark auf Dampfschiffen (§ 5).

6. Für die Aufwendungen, welche in Betreff der Mitnahme eines hilfsbedürftigen Seemanns vom Seemannsamte gemacht wurden, also für die Entschädigung und die übrigen Kosten, die dem Seemannsamte verursacht wurden, haftet zunächst der Mitgenommene selbst (§ 7 al. 1), event. auch alle diejenigen Personen, welche zur Erstattung derartiger Aufwendungen verpflichtet sind[28].

7. Entzieht sich der Schiffer eines deutschen Kauffahrteischiffes seiner Verpflichtung, hilfsbedürftige Seeleute nach dem Bestimmungshafen mitzunehmen, so wird er mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft, und zwar selbst in dem Falle, wenn ihm einer der im § 3 genannten Weigerungsgründe zur Seite stand, denn selbst in diesem Falle musste er durch das Seemannsamt entscheiden lassen, ob der Grund ein berechtigter war. Die Strafe wird erlassen durch das Seemannsamt, dessen Verfügung nicht beachtet wurde, jedoch unter Vorbehalt des Rechtsweges, und es kommen hierfür die in § 101 der Seemannsordnung enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung, s. oben § 52 C.

II. Der Führer eines Schiffs hat dafür Sorge zu tragen, dass er nicht die Schiffahrtszeichen, insbesondere die zur Bezeichnung des Fahrwassers ausgelegten Feuerschiffe, Tonnen, Bojen, Balken u. s. w. beschädigt oder verschleppt[29]. Ganz abgesehen von der strafrecht-

[27] Diese Bestimmung kommt nur zur Anwendung, wenn die Beförderung auf Grund der Weisung des Seemannsamtes erfolgt, HGZ X 24.

[28] In erster Linie der Rheder (HGB 517 al. 2. 518. 520. 523 al. 2. SeemO § 48 al. 2. 54 al. 3. 58. 59 al. 3. 63), event. diejenigen Personen, denen nach den Bestimmungen des Civilrechts eine Unterstützungspflicht obliegt.

[29] Preussische Oberpräsidial-Verordnungen z. B. für Pommern v. 16. Jan. 1880, Bremen V v. 22. Aug. 1879, Oldenburg Bek. v. 20. Juli 1880 (unbeschadet der Bestimmungen in den §§ 30 und 39 der Anlage 4 der Additional-Akte vom 3. Sept. 1857 zur Weserschiffahrtsakte), Lüb. V v. 16. Sept. 1879 (unter ausdrücklicher Beschränkung auf die unter lüb. Staatshoheit stehenden Gewässer), Hamb. Bek. v.

lichen Ahndung, welche in den Fällen der §§ 322 und 326 des StGB erfolgt, sind von den deutschen Küstenstaaten auf Grund des § 366 unter 10 des StGB Verordnungen erlassen worden, durch welche jede absichtliche oder fahrlässige Beschädigung oder Verschleppung von Schiffahrtszeichen (Hamburg), oder jede fahrlässige Beschädigung oder Verschleppung (Lübeck § 1) oder nur die fahrlässige Verschleppung (Preussen § 2, Oldenburg § 1, Bremen § 1) unter Strafe (Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen) gestellt und den Schiffern[30] bei gleicher Strafe eine Anzeigepflicht auferlegt worden ist, wenn ihnen Zerstörungen, Beschädigungen oder Verschleppungen von Schiffahrtszeichen bekannt geworden sind[31]. Und zwar haben sie derselben zu genügen bei der Hafenbehörde desjenigen Hafens[32], welchen sie zuerst erreichen.

§ 59. Insbesondere Beobachtung des Seestrassenrechts[1].

Je grossartiger sich der Schiffahrtsbetrieb entfaltet hat, um so wichtiger ist die Beobachtung derjenigen Bestimmungen geworden, welche den Zusammenstoss der Schiffe verhindern sollen. Solange es nur Segelschiffe gab, kam man mit einfachen, gewohnheitsrechtlich anerkannten Regeln aus: Schiffe in Fahrt mussten Schiffen vor Anker, Schiffe mit raumem Winde bei dem Winde segelnden ausweichen, wenn aber beide bei dem Winde segelten, hatte das auf Backbord-

26. Sept. 1879 (für das ganze Gebiet der Unterelbe, auf welchem in dieser Beziehung unbestritten dem hamb. Staate die Gebietshoheit zusteht).

[30] Nach der hamb. V nur denjenigen Schiffsführern, die keinen Lootsen am Bord haben. Nach der oldenb. V § 2 Schiffern und Lootsen, nach der lüb. V § 2 al. 2 auch den Fischern.

[31] Es ist gleichgiltig, ob die Bekanntschaft durch eigene Wahrnehmung oder anderweitig erfolgt ist (so ausdrücklich lüb. V § 2 al. 1), doch muss sie bei Befahrung des Fahrwassers erfolgt sein (hamb. Bek.).

[32] Preussen § 1 und oldenb. V § 2 sprechen nur von deutschen Häfen, die hamb. Bek. nur von Elbhäfen, bei welchen zu Anker gegangen wird.

[1] StGB § 145. Kaiserl. V zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 und vom 16. Febr. 1881, über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstosse von Schiffen auf See vom 15. Aug. 1876, V in Betreff der Noth- und Lootsensignale vom 14. Aug. 1876, s. oben § 12 IV 5; dazu Perels, Seerecht des D. R. S 220—243. 295 f. 342 f.; Cäsar, Seeunfälle S 67—88; Romberg, Das Strassenrecht auf See, Bremen 1870; Jebens in Buschs A VI 429—432. Abbott S 584—590; Maude & Pollock I 583 ff.; Kay II 930—996; Gray, Rule of the Road at Sea, 2 ed. 1878; Lowndes, The Admiralty Law of Collisions at Sea, Lond. 1867; Marsden, A Treatise on the Law of Collisions at Sea, Lond. 1880. Caumont, L'abordage maritime, Paris 1864; ders. in s. Dictionnaire, Paris 1867, S 45—112.

halsen auszuweichen, während das auf Steuerbordhalsen seinen Curs beibehalten durfte[2]. Ebenso genügte die Vorschrift, dass die Schiffe während der Nachtzeit eine Leuchte zu führen hätten. Seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt wurden diese Regeln ungenügend, es bildeten sich zunächst mancherlei locale Gebräuche, bis die Vorschriften des englischen Rechts allmählich internationale Geltung erlangten. In Bezug auf das Ausweichen der Schiffe hat die englische Gesetzgebung[3] übrigens selbst zwei sehr verschiedene Systeme befolgt, indem vom Jahre 1840 bis 1863 der Hauptgrundsatz der war, dass beide Schiffe, und zwar nach Steuerbord, einander auszuweichen hätten, während seitdem in den meisten Fällen nur das eine Schiff auszuweichen, das andere dagegen seinen Curs fortzusetzen verpflichtet ist. In Bezug auf die Beleuchtung der Schiffe war die Einführung farbiger Lichter, eine zuerst von Shaw 1834 angeregte Idee, von Wichtigkeit; auch hier haben mannichfache Abänderungen stattgefunden. Ergänzt wurde diese Materie durch Vorschriften über Nebelsignale, Noth- und Lootsensignale und das Verhalten der Schiffer nach eingetretener Collision.

Alle diese Vorschriften bilden materiell gleiches Recht der civilisirten Staaten, man ist daher berechtigt, Unklarheiten und Ungenauigkeiten eines Gesetzestextes aus den übrigen, insbesondere dem englischen, zu interpretiren[4]. Was das Anwendungsgebiet der drei Verordnungen betrifft, so gelten die beiden vom 14. und 15. August 1876 sowohl auf hoher See als innerhalb der deutschen Küstengewässer (V vom 14. Aug. § 1, vom 15. Aug. § 3), ohne dass die Einzelstaaten berechtigt wären, über die in denselben enthaltenen Gegenstände anderweitige Bestimmungen zu treffen; dagegen gilt die Verordnung vom 7. Januar 1880 absolut nur auf hoher See[5], während es den zuständigen Behörden der Einzelstaaten gestattet ist, besondere Vorschriften bezüglich der Schiffahrt in Häfen, auf Flüssen oder Binnengewässern zu erlassen, und die bereits erlassenen in Geltung geblieben sind (Art. 25): in den Küstengewässern hat die Reichsverordnung daher nur subsidiäre Geltung[6]. Die Beobachtung der Vorschriften des

[2] Vgl. Targa, Ponderazioni cap. 53.

[3] Vgl. M. Sh. Act 1854 s. 295—300.

[4] RG III 140, HGZ XII 286.

[5] Auch hier gilt eine Ausnahme bezüglich der Kriegsschiffe und unter convoy fahrenden Kauffahrteischiffe, Art. 26.

[6] Diese Bestimmung soll eigentlich einen völkerrechtlichen Sinn haben: es soll keinem der contrahirenden Staaten gestattet sein, für die hohe See abweichende Vorschriften zu treffen, wohl aber für seine Küstengewässer. In letzterer Be-

Seestrassenrechts ist Pflicht des Schiffsführers, seine[7] Pflicht ist es auch, dafür zu sorgen, dass die zur Erfüllung derselben erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind. Die strafrechtliche Ahndung (StGB § 145) trifft indessen jeden Uebertreter der Vorschriften, nicht nur den Schiffsmann, sondern auch den Reisenden, die civilrechtliche Haftung richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen.

A. Die Vorschriften unterscheiden vielfach zwischen Dampf- und Segelschiffen, wobei es lediglich auf den wirklichen Gebrauch der Dampfmaschinen ankommt: es gilt daher ein Dampfschiff, welches nur unter Segel und nicht unter Dampf fährt[8], als Segelschiff, dagegen ein unter Dampf fahrendes Schiff als Dampfschiff, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht (Art. 1). Im einzelnen gelten folgende Bestimmungen.

I. Bei jedem Wetter sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang folgende Lichter, und keine anderen, zu führen (Art. 2):

1. Abgesehen von den unter 2 aufzuführenden besonderen Schiffskategorien haben sämmtliche Schiffe, Dampf- wie Segelschiffe, wenn sie vor Anker liegen, ein weisses Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens 20 Centimeter Durchmesser an der Stelle des Schiffs zu führen, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Schiffsrumpfe, und so eingerichtet, dass ein helles, gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird (Art. 8)[9]. Sind die genannten Schiffe dagegen in Fahrt[10], so haben sie sämmtlich

ziehung bestehen vielfach abweichende und ergänzende Verordnungen auch in anderen Staaten, z. B. 37/38 Vict. c. 52 (betreffend the Seachannels leading to the River Mersey). Häufig ist es zweifelhaft, ob und wieweit dergleichen ältere Verordnungen trotz der neueren allgemeinen bestehen geblieben sind, z. B. bezüglich der hamburger V vom 2. Januar 1841, vergl. ROHG IV 122, SA III 190. Von neuen Verordnungen sind besonders beachtenswerth die Schiffahrts-Ordnung für das Stettin-Swinemünder Revier vom 2. Juli 1880, 40 §§ (Nassius I 22—44), die lübecker Hafen- und Revier-O vom 11. Oct. 1883 § 7—27, die V für den kieler Hafen vom 1. Juni 1882 (bei Perels a. O. S 223 Anm 3) und die Seepolizei-O für Wilhelmshaven vom 26. Febr. 1884 § 2 und 3.

[7] Eine directe Verpflichtung des Rheders besteht nach deutschem Rechte nicht, s. § 57 I, wohl aber nach englischem, irrig Perels S 224.

[8] Ein Dampfschiff, welches von einem anderen Dampfschiffe geschleppt wird, ohne seine eigene Maschine zu benutzen, hat die Lichter eines Segelschiffs zu führen, s. auch the American and the Syria.

[9] Es ist keine Entschuldigung, wenn das Licht zum Putzen heruntergenommen wurde (the C. M. Palmer).

[10] Dies ist nach englischer Auffassung der Fall, solange der Anker noch nicht

a. an der Steuerbordseite ein grünes Licht zu führen, welches so eingerichtet und angebracht ist, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Compassstrichen, also 112,5 Grad wirft, und zwar von vorn bis zu zwei Strich achterlicher als dwars an Steuerbord, und von solcher Helligkeit, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist (Art. 3 unter b und 6);

b. an der Backbordseite ein rothes Licht von gleicher Einrichtung, welches ebenfalls von vorn bis zu zwei Strich achterlicher als dwars an Backbord einen Winkel von 112,5 Grad bildet (Art. 3 unter c und 6).

Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens einen Meter vor dem Licht vorausragen, und zwar derart, dass die Lichter nicht über den Bug hinweg von der andern Seite her gesehen werden können (Art. 3 unter d). Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Fahrzeuges zum Gebrauch bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen an den betreffenden Seiten zeitig genug, um einen Zusammenstoss zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar sind, und dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann. Um den richtigen Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, muss jede Laterne aussen mit der Farbe desjenigen Lichtes, welches sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein (Art. 7).

Ausser diesen Seitenlichtern, welche Segelschiffe, gleichviel ob sie unter Segel sind oder geschleppt werden (Art. 6), zu führen haben, müssen die Dampfschiffe noch führen:

c. wenn sie in gewöhnlicher Fahrt begriffen sind, an oder vor dem Fockmaste, in einer Höhe von nicht weniger als sechs Metern über dem Schiffsrumpf, und wenn die Breite des Rumpfs sechs Meter übersteigt, dann in einer Höhe von nicht weniger als der Schiffsbreite über dem Schiffsrumpf ein helles, weisses Licht, welches so eingerichtet

gefasst hat (the Esk, SA II 571 ff.). Ebenso, wenn Schiffe, z. B. beim Ueber-Stag-gehen, augenblicklich manövrirunfähig sind, auch wenn sie ihre Fahrt zeitweilig unterbrechen. Dagegen gilt dann, wenn das Schiff „nicht ohne weiteres zur Fortsetzung der Fahrt im Stande ist" (RG VII 33), die Vorschrift unter 2 a. Vgl. auch Hans. GZ II 70 ff., IV 63 ff.

und angebracht ist, dass es ein gleichmässiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Compasstrichen (= 225 Grad) wirft, nämlich von vorn nach jeder Seite bis zu zwei Strich achterlicher als dwars, und von solcher Lichtstärke, dass es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist (Art. 3 unter a).

d. Wenn sie andere Schiffe schleppen, müssen sie zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen zwei helle, weisse Lichter senkrecht über einander, nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, führen. Diese Lichter müssen von derselben Einrichtung und Lichtstärke sein und an derselben Stelle geführt werden, wie das weisse Licht der anderen Dampfschiffe (Art. 4).

2. Abweichende Bestimmungen hinsichtlich der Lichterführung gelten in folgenden Fällen.

a. Schiffe, gleichviel ob Dampf- oder Segelschiffe, welche Telegraphenkabel legen, aufnehmen oder auffischen, oder welche infolge eines Unfalls nicht manövrirfähig[11] sind, dürfen die Seitenlichter nur dann führen, wenn sie Fahrt durchs Wasser machen, ausserdem aber haben sie stets an derselben Stelle, an welcher Dampfschiffe das weisse Licht zu führen haben, bezw. statt des weissen Lichts, drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 Centimetern Durchmesser, senkrecht über einander und nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, zu führen. Dergleichen Schiffe haben auch bei Tage besondere Signale zu führen, um anderen Schiffen anzuzeigen, dass sie nicht manövrirfähig sind und daher nicht aus dem Wege gehen können: diese bestehen in drei schwarzen Bällen oder Körpern, jeder von 65 Centimetern Durchmesser, welche vor dem Top des Fockmastes, aber nicht niedriger als dieser, senkrecht über einander und nicht weniger als einen Meter von einander entfernt, geführt werden müssen (Art. 5)[12].

b. Lootsenfahrzeuge, welche Lootsendienst auf ihrer Station thun, haben keine Seitenlichter, sondern nur ein weisses über den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen, und ausserdem mindestens alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen. Bei Lootsenfahrzeugen, die keinen Stationsdienst thun, gelten die gewöhnlichen Vorschriften (Art. 9).

c. Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind, mögen

[11] Manövrirunfähige Schiffe galten früher nach englischer Auffassung ganz allgemein als Schiffe in Fahrt (the George Arkle).

[12] Vgl. Bek. der hamburger Dep. f. Handel und Schiffahrt vom 14. Juli 1883.

sie in Fahrt sein oder vor Anker liegen oder dem Fischfang obliegen, nur verpflichtet, ein helles, weisses Licht zu zeigen. Ausserdem ist es ihnen gestattet, sich eines Flackerfeuers zu bedienen (kaiserl. V, betr. die Suspension des Art. 10 der V vom 7. Januar 1880, vom 16. Februar 1881)[13], ebenso dürfen sie auch die gewöhnliche Lichterführung in Anwendung bringen.

II. Wird ein Schiff von einem andern überholt[14], so muss es diesem vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen (Art. 11). Die Vorschrift hat vor allem Bedeutung für die unter 1 besprochenen in Fahrt befindlichen Schiffe, da bei diesen das überholende Schiff nichts bemerken kann, während in den anderen Fällen die Lichter den ganzen Horizont beleuchten; doch wird auch in den übrigen unter 1 und den unter 2 besprochenen Fällen die Anwendung dieser Signale als gestattet betrachtet werden müssen.

III. Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall muss jedes Schiff, einerlei ob Segelschiff oder Dampfschiff, mit mässiger Geschwindigkeit fahren (Art. 13)[15]. Wie weit diese Geschwindigkeit zu ermässigen ist, hängt ab sowohl von der Dichtigkeit des Nebels, als auch davon, bei welcher Geschwindigkeit das Schiff noch seine Manövrirfähigkeit beibehält, endlich wohl auch von der grösseren oder geringeren Belebtheit des Fahrwassers, welche sogar dahin führen kann, ein Einstellen der Fahrt zur Pflicht zu machen[16]. Eingetretener Nothstand[17] entschuldigt ein Abweichen von diesem Gebot[18]. Ausserdem muss jedes Schiff mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke versehen sein, ein

[13] Viel genauere Vorschriften enthielt Art. 9 der V vom 23. Dec. 1871 und Art. 10 der V vom 7. Jan. 1880. In England gilt der dem Art. 9 der deutschen V von 1871 entsprechende Artikel von 1863.

[14] „Die Bedeutung geht dahin: ein Schiff, dessen Führer Veranlassung hat, anzunehmen, dass es von einem anderen überholt werden wird, muss" u. s. w.: Perels a. O. S 231 Anm 1.

[15] Die V vom 23. Dec. 1871 Art. 16 bestimmte nur, dass Dampfschiffe bei Nebel mit gemässigter Geschwindigkeit fahren sollten — vgl. die bei Cäsar a. O. S 76 f. angef. Entsch. der SA und namentlich RG III 139 f., SA I 242 —, nichts dagegen hinsichtlich der Maximalgeschwindigkeit, mit welcher ein Schiff fahren darf. Ueber den Fall, dass ein Schiff nur bei sehr grosser Fahrgeschwindigkeit manövrirfähig ist, s. SA III 44.

[16] The Otter, the Girolamo, RG III 139 f., Hans. GZ V 136, SA IV 506 f.

[17] SA IV 389 f.

[18] Selbst 4—5 Knoten wurde bei dichtem Nebel in der Ostsee als zu grosse Geschwindigkeit erachtet (the Magna charta). Postdienst entschuldigt natürlich nicht (the Vivid).

Dampfschiff auch mit einer Dampfpfeife oder einem andern kräftig tönenden Dampfsignalapparat, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hinderniss gehemmt wird [19]. Diese Signale sind bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, folgendermaassen anzuwenden:

a. Dampfschiffe in Fahrt haben mit der Dampfpfeife [20] oder einem andern Dampfsignalapparat mindestens alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton zu geben.

b. Segelschiffe in Fahrt haben mit dem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn sie mit Backbordhalsen segeln, einen Ton, wenn mit Steuerbordhalsen, zwei auf einander folgende Töne, und wenn sie mit dem Winde achterlicher als dwars segeln, drei auf einander folgende Töne zu geben.

c. Schiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten (Art. 12).

IV. Das Signalwesen hat eine wichtige Ergänzung erfahren durch die V vom 14. August 1876 [21] (Noth- und Lootsen-Signalordnung).

1. Soll auf einem Schiffe, Fahrzeuge oder Boote angedeutet werden, dass ein Lootse verlangt wird, so muss eins der unten angeführten Lootsensignale gegeben werden. Dergleichen Signale dürfen nur zur Anwendung gebracht werden, wenn Lootsen verlangt werden, auch dürfen in einem solchen Falle nur diese Signale benutzt werden (§ 5 der cit. V). Als Lootsensignale gelten

a. bei Tage:

α. die am Vormast geheisste, mit einem weissen Streifen von 1/5 der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lootsenflagge) [22], oder

[19] Japan weicht von den internationalen Vorschriften insofern ab, als es eine mechanische Vorrichtung nicht verlangt, die Türkei insofern, als sie statt des Nebelhorns eine Trommel zu gebrauchen erlaubt, Deutsches HA 1881 I 85.

[20] Die Dampfpfeife ist von Dampfschiffen nicht blos bei Nebel, sondern auch als Warnungssignal zu benutzen, vgl. HGZ X 327 (nach den Regeln der Schiffahrt).

[21] Vorher war eine materiell gleiche Verordnung vom Bundesrath am 31. Jan. 1875 bekannt gegeben worden, welche am 1. März 1875 in Kraft treten sollte. Ueber die staatsrechtliche Seite der Frage vgl. Laband, Staatsrecht II 90 Anm 2.

[22] In einzelnen Bundesstaaten ist neuerdings eine Verordnung publicirt worden folgenden Inhalts: „Als Lootsenflagge (d. h. als Signalflagge, deren Aufhissen bedeutet, dass ein Lootse gebraucht wird) ist von den Kauffahrteischiffen die Bundesflagge in kleinerem Format, umgeben von einem weissen Streifen, welcher die Breite eines der übrigen Streifen erhält, zu führen.“ Oldenb. V vom 23. Dec. 1882 unter 3, bremer V vom 7. Dec. 1882 unter 3, nicht aber in der lüb. V vom 3. Aug. 1882, die sonst gleichlautend ist. Diese Verordnungen haben keinen Anspruch auf Gesetzeskraft.

β. das Signal: P T des internationalen Signalbuchs;

b. bei Nacht:

α. Blaufeuer, welche alle 15 Minuten abgebrannt werden, oder

β. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles, weisses Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist (§ 4 der cit. V)[23].

2. Soll auf einem solchen Fahrzeuge angedeutet werden, dass dasselbe in Noth oder Gefahr ist, so soll eins der unten angeführten Nothsignale angewendet werden, doch ist die Anwendung anderer Erkennungsmittel nach deutschem Recht nicht strafbar[24], wohl aber ist die Benutzung der zu erwähnenden Mittel in dem Falle strafbar, wenn das Schiff nicht in Noth oder Gefahr ist (§ 3). Als Nothsignale gelten

a. bei Tage:

α. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden, oder

β. das Signal: N C des internationalen Signalbuchs, oder

γ. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheisst ist;

b. bei Nacht:

α. Kanonenschüsse, wie bei Tage, oder

β. Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen etc., oder

γ. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

B. Dienen die unter A I—III beschriebenen Lichter und Signale dazu, die Führer der Schiffe über die Lage derselben und die Richtung ihrer Bewegung aufzuklären, so geben die nun zu besprechenden gesetzlichen Bestimmungen an, wem die Pflicht des Ausweichens obliegt. Es ist dabei aber zu beachten, dass es neben den ausdrücklich statuirten noch eine ganze Reihe von Verpflichtungen giebt, deren Erfüllung die seemännische Praxis dem Führer des Schiffs auferlegt. Namentlich gehört dazu das Halten eines gehörigen Ausgucks[25], welches jetzt auch gesetzlich zur Pflicht gemacht ist (Art. 24 der V von 1880), das Unterlassen aller ungewöhnlichen Manöver, welche geeignet sein können, andere Schiffe in Irrthümer zu versetzen, namentlich also Weiterfortsetzen des Curses, soweit dasselbe ohne Gefahr und zweckentsprechend

[23] Vgl. SA II 44. 538 und dazu Perels a. O. S 295 Anm 3.

[24] Knoten in der Flagge, SA I 424.

[25] Ungehörig ist die Verwendung des Ausguckmanns zum Lothen, SA I 88.

ist, möglichstes Vermeiden, das Schiff auch nur momentan manövrirunfähig zu machen[26], das Bereithalten der Anker zu jederzeitigem Gebrauch[27], die Berücksichtigung der Attractionskraft mindestens des eigenen Schiffs, die Wahl geeigneter Ankerplätze, namentlich mit Rücksicht darauf, dass die Gefahr einer Collision mit in der Nähe ankernden Schiffen ausgeschlossen ist, sodann auch dass der Verkehr vorbeifahrender Schiffe nicht gestört wird[28]. Besondere gesetzliche Vorschriften dieser Art sind für die Dampfschiffe festgesetzt. Soweit es sich um das Ausweichen der Schiffe handelt, gilt auch das von einem Dampfer geschleppte Schiff, gleichviel ob es ein Segel- oder Dampfschiff ist, als Dampfer, oder vielmehr, es sind das Schleppschiff und die von demselben geschleppten Schiffe als ein Dampfer im Sinne dieser Vorschriften anzusehen[29]. Diese speciellen Vorschriften nun sind folgende:

1. In engem Fahrwasser muss jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt (Art. 21).

2. Jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, dass dadurch Gefahr des Zusammenstossens entsteht, muss seine Fahrt mindern, oder wenn nöthig stoppen und rückwärts gehen (Art. 18). Diese Verpflichtung besteht schon dann, wenn die Gefahr des Zusammenstossens noch eine entferntere ist, während bei unmittelbarer Gefahr die Vorschriften über die Ausweichepflicht zur Anwendung kommen[30]. Schlägt ein in Fahrt befindliches Dampfschiff einen diesen Vorschriften entsprechenden Curs ein, so darf es dies einem anderen in Sicht befindlichen Schiffe durch folgende Signale mit seiner Dampfpfeife anzeigen, nämlich:

a. 1 kurzer Ton: „ich richte meinen Curs nach Steuerbord."

b. 2 kurze Töne: „ich richte meinen Curs nach Backbord."

[26] ROHG III 30 ff., V 60, XI 329 ff., dazu Perels a. O. S 226 Anm 1.

[27] ROHG IV 119.

[28] ROHG III 30 ff.

[29] Zu weit geht SA II 167 f., richtig SA I 186 f. In Bezug auf Lichterführung gelten die gewöhnlichen Vorschriften, s. Art. 6 und Romberg a. O. S 86. Vgl. the American and the Syria. Ueber allzugrosse Länge der Bugsirtrosse s. SA IV 511 ff.

[30] Vgl. das bei Cäsar a. O. S 80 f. mitgetheilte Urtheil des Reichsgerichts, auch RG X 12 f., SA II 171 f. 630. Ueber den Einfluss des Rückwärtsarbeitens der Schraube bei noch fortdauernder Vorwärtsbewegung des Schiffs s. die bei Perels S 238 Anm 2 citirten Entsch. der Seeämter.

c. 3 kurze Töne bedeuten: „ich gehe mit voller Kraft rückwärts.“

Die Anwendung dieser Signale ist freigestellt; werden sie aber angewendet, so muss das Manöver des Schiffs dem gegebenen Signale entsprechen (Art. 19).

Abgesehen von diesen allgemeinen Verpflichtungen sind zunächst die gewöhnlichen Regeln zu besprechen, welche hinsichtlich des Ausweichens gelten[31], und es ist sodann zu erörtern, wann ausnahmsweise ein Abweichen von denselben gestattet und geboten ist.

I. Eine Ausweichepflicht besteht nur für die in Fahrt befindlichen Schiffe, also weder für die vor Anker liegenden, noch für die manövrirunfähigen (oben A I 2 a). Die Gefahr des Zusammenstossens kann nun entstehen auf dreierlei Art, durch Ueberholen, Entgegenkommen oder Kreuzen. Für alle Schiffe ist von Wichtigkeit der Unterschied der Collisionsgefahr durch Ueberholen von den anderen Möglichkeiten, jetzt dagegen nur für Dampfschiffe von Bedeutung ist der Unterschied zwischen Kreuzen und Entgegenkommen. Der Begriff des Ueberholens ergiebt sich aus den Bestimmungen über Lichterführung, er liegt vor, wenn das schneller sich bewegende Schiff sich in demjenigen Theile des Horizontes befindet, welcher von den Laternen des langsamer fahrenden Schiffs nicht beleuchtet wird, also in einem Winkel von 12 Compasstrichen oder 135 Grad. Dagegen ist der Begriff des Entgegenkommens durch eine in die Verordnung aufgenommene Legalinterpretation[32] stricter bestimmt worden, als derselbe von der englischen Judicatur aufgefasst worden war. Während die letztere nämlich jedes Schiff noch als ein entgegenkommendes ansah, welches in dem Horizont von je 3 Compasstrichen von vorn nach Steuer- und Backbord gesehen wurde, soll dies gegenwärtig nur angenommen werden, wenn zwei Schiffe gerade oder beinahe gerade auf einander zusteuern, nicht dagegen, wenn beide Schiffe, sofern sie beide ihren Curs beibehalten, frei von einander passiren müssen: daher bei Tage nur dann, wenn jedes der beiden Schiffe die Masten des anderen mit den seinigen in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und bei Nacht nur dann, wenn jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind, dagegen nicht, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, dass sein Curs vor dem Buge von dem anderen Schiffe gekreuzt wird, oder

[31] Uebergangen werden hier die Bestimmungen, welche auf Grund der Nordseefischerei-Convention und der zum Schutze submariner Telegraphenkabel abgeschlossenen Convention zur Anwendung kommen sollen.

[32] Zuerst in England am 30. Juli 1868 publicirt.

wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffs dem rothen des anderen, oder das grüne Licht des einen Schiffs dem grünen des anderen gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo als voraus in Sicht sind (Art. 15 al. 2—4).

Betrachten wir nun diese Möglichkeiten im einzelnen, so hat zunächst

1. jedes Schiff, einerlei ob Segel- oder Dampfschiff, beim Ueberholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege zu gehen (Art. 20). Nach welcher Seite es demselben ausweichen will, steht im Belieben seines Führers, der hierbei aber die ganze Sachlage zu beurtheilen hat, welche ihm, namentlich bei engerem Fahrwasser, sehr oft ein bestimmtes Verhalten zur Pflicht machen wird. Auf der anderen Seite ist das überholte Schiff verpflichtet, seinen Curs beizubehalten (Art. 22). Diese beiden mit einander correspondirenden Regeln, dass nämlich das ausweichende Schiff freie Wahl hat, während das andere Schiff seinen Curs fortzusetzen verpflichtet ist[33], gelten übrigens gegenwärtig in allen Fällen mit Ausnahme eines einzigen, s. unter 3 a.

2. Abgesehen von dem Falle des Ueberholens gilt zunächst die Regel, dass in allen Fällen, wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass für sie Gefahr des Zusammenstossens entsteht, das Dampfschiff die Verpflichtung hat, dem Segelschiffe aus dem Wege zu gehen (Art. 17)[34].

3. Entsteht die Gefahr des Zusammenstossens zwischen 2 Dampfschiffen, so muss,

a. wenn der Fall des Entgegenkommens vorliegt, jedes Schiff seinen Curs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passiren (Art. 15 al. 1) — dies ist der einzige Fall, in welchem auf beiden Schiffen ausgewichen werden muss;

b. wenn dagegen ein Fall des Kreuzens der Curse vorliegt, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat, also sich links von dem anderen befindet (Art. 16).

4. Entsteht die Gefahr des Zusammenstossens zwischen zwei

[33] RG X 12. Unter Fortsetzen des Curses fallen auch die zum Kreuzen nothwendigen Wendungen des Halsens und Ueberstaggehens: sie müssen von dem ausweichenden Schiffe mit in Betracht gezogen werden, SA I 50 ff. 220. 718 ff., IV 749 f.

[34] Als Regel ist anzusehen, dass hinter dem Schiffe, welchem auszuweichen ist, herumgegangen wird, SA III 308, IV 582.

Segelschiffen, so ist es jetzt gleichgiltig, ob sie einander entgegenkommen oder sich kreuzen; in beiden Fällen gelten folgende Vorschriften:

a. Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, also den Wind gerade von hinten hat, muss jedem anderen Segelschiffe ausweichen (Art. 14 unter e).

b. Ein Schiff mit raumem Winde, welches also den Wind hinter der Dwarslinie hat, muss einem beim Winde segelnden Schiffe, also einem solchen, welches den Wind in der Dwarslinie oder vorlicher als die Dwarslinie hat, aus dem Wege gehen (Art. 14 unter a).

c. Haben beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muss dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen (Art. 14 unter c).

d. Haben beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite, so muss das luvwärts befindliche, also dasjenige, welches dem Winde näher steht, dem leewärts befindlichen, also demjenigen, welches weiter ab vom Winde steht, aus dem Wege gehen (Art. 14 unter d).

e. Segeln beide Schiffe beim Winde, empfangen sie also den Wind in der Dwarslinie oder vorlicher als die Dwarslinie, so hat dasjenige Schiff, welches mit Backbordhalsen segelt, demjenigen aus dem Wege zu gehen, welches mit Steuerbordhalsen segelt (Art. 14 unter b).

II. Diese Vorschriften sind in erster Linie, soweit es nur irgend durchführbar ist, zu beobachten, jedoch ist bei Befolgung und Auslegung derselben auf alle Gefahren der Schiffahrt Rücksicht zu nehmen (Art. 23, 1): diese Rücksichtnahme wird sehr oft dazu führen, von den gesetzlich vorhandenen Möglichkeiten des Ausweichens im concreten Falle nur eine einzige als zulässig erscheinen zu lassen[35]. Weiterhin aber sind auch solche besondere Umstände zu beachten, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften nothwendig machen (Art. 23, 2). Es wird daher z. B. die Pflicht, den Curs beizubehalten[36], hinwegfallen, wenn das Schiff in diesem Falle sich der Gefahr des Strandens aussetzen würde, es wird vor allen Dingen dann, wenn der Zusammenstoss selbst unvermeidlich geworden ist, und es sich nur darum handelt, die Folgen desselben möglichst abzuschwächen[37], der Führer des Schiffs diese letztere Absicht ganz unabhängig von den Vorschriften der Verordnung

[35] ROHG V 145 ff.

[36] Hierüber s. SA II 363. 729, III 258 f. und die bei Perels a. O. S 240 Anm 2 aufgeführten Entsch. der Seeämter.

[37] Besteht unter Umständen eine Pflicht, „um die Collision zu vermeiden, auf den Strand zu fahren, weil dadurch niemals so grosses Unglück angerichtet werden konnte, wie durch den Zusammenstoss“? s. SA I 719, IV 645.

in irgend welcher Weise, die objectiv zweckmässig zu sein scheint, durchführen dürfen, ohne befürchten zu müssen, wegen Abweichens von den Vorschriften in diesem Falle als in culpa befindlich behandelt zu werden. Dagegen wird man im allgemeinen nicht behaupten dürfen, dass der Führer des Schiffs, welches seinen Curs fortsetzt, gegenüber demjenigen Schiffe, welches gesetzwidrig handelt, verpflichtet ist, eine Abweichung von der Regel vorzunehmen.

C. Ist ein Zusammenstoss erfolgt, so hat der Führer[38] eines jeden der beiden oder mehreren Schiffe dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachtheiligen Folgen des Zusammenstosses den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im Stande ist[39]. Unter derselben Voraussetzung sind die Führer der betheiligten Schiffe verpflichtet, so lange bei einander zu halten, bis sie sich darüber Gewissheit verschafft haben, dass keins derselben weiteren Beistandes bedarf (kaiserl. V vom 15. August 1876 § 1). Es ist hierbei gleichgiltig, ob der Zusammenstoss durch das Verschulden eines oder beider Schiffe herbeigeführt ist: auch dasjenige Schiff, dessen Besatzung keine Schuld an dem Zusammenstoss trägt, hat sowohl die Pflicht, Beistand zu leisten als die zu warten[40]. Es ist ferner jeder Schiffsführer verpflichtet, dem anderen Schiffsführer den Namen, das Unterscheidungssignal, sowie den Heimats-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffs anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für dasselbe genügen kann (§ 2 der cit. V)[41].

§ 60. Besondere Rechte der Schiffsleute.

Der Schiffsmann, der sich zu Diensten auf einem Schiffe verheuert hat, steht in einem Vertragsverhältnisse zu dem Rheder: auf Grund desselben kann er von dem letzteren bestimmte Geldleistungen, einer-

[38] Auf den Lootsen wird diese Pflicht nach englischer Auffassung nicht bezogen, s. the Queen.

[39] Die erste Pflicht besteht darin, die Fahrt zu unterbrechen und bei dem anderen Schiffe zu halten: erst wenn sich eine erhebliche Gefahr für das eigene Schiff herausstellt, darf weiter gesegelt werden, so das OSA in SA IV 754. Nichts kommt auf den Umstand an, ob das andere Schiff Nothsignale giebt oder nicht, ibid. Nach englischem Recht genügt jede Gefahr: without danger, M. Sh. Act 1873 s. 16.

[40] Ueber die Frage, ob für den Beistand Vergütung verlangt werden kann, vgl. RG III 140 ff.

[41] Eine Aufforderung von Seiten des anderen Theils ist nicht Voraussetzung dieser Verpflichtung, SA I 719, III 11.

seits die Heuer, andererseits unter Umständen gewisse dem öffentlichen Rechte angehörige Accessorien derselben fordern. Diese Ansprüche sind hier nicht zu besprechen, wohl aber andere, deren Erfüllung der Schiffsmann zunächst von dem Schiffer zu verlangen berechtigt ist und bei deren Verletzung ihm ein Klagrecht gegen diesen[1] erwächst. Diese besonderen Ansprüche sind in erster Linie nicht vermögensrechtlicher, sondern personenrechtlicher Natur, sie lösen sich allerdings in vielen Fällen schliesslich in vermögensrechtliche Entschädigungsansprüche auf, allein es ist festzuhalten, dass nicht hierin ihr eigentliches Wesen zu finden ist, sondern dass sie zur Sicherstellung der persönlichen Stellung der einzelnen Schiffsleute oder der gesammten Mannschaft gegenüber der Schiffsgewalt des Schiffers dienen sollen. Und zwar handelt es sich hier einerseits um ein Correctiv gegenüber der absoluten Herrschaft des Schiffers, andererseits darum, dem Schiffsmann die Möglichkeit zu verschaffen, dass er den Schiffer zur Erfüllung der ihm obliegenden allgemeinen Verpflichtungen zwingen kann. Allerdings besteht, wie wir gesehen haben, s. § 53 A I 4, für den Schiffsmann ein civilrechtlicher Schutz, indem ihm der Schiffer und der für diesen haftende Rheder wegen jedes Dienstverschuldens schadensersatzpflichtig ist. Indessen ist dieser Schutz in keiner Weise genügend, einmal deswegen, weil seine Durchführung eine viel zu lange Zeit beansprucht, sodann auch deshalb, weil es sich in vielen, ja den meisten Fällen in der Hauptsache gar nicht um einen Schadensersatzanspruch, sondern um den Schutz der Persönlichkeit handelt. Deshalb ist es erforderlich, dass unmittelbare Schutzmittel, die auch ohne Rücksicht auf vermögensrechtliche Beziehungen wirken, vorhanden sind, und solche gewährt denn das deutsche Recht den Schiffsleuten in zweckentsprechender Weise.

A. Die Behörden, vor welchen diese Ansprüche geltend zu machen sind, sind nicht die gewöhnlichen Gerichte, sondern die Seemannsämter[2], d. h. innerhalb des Bundesgebiets die Musterungsbehörden der einzelnen Bundesstaaten und im Auslande die Consulate des Deutschen Reichs (SeemO § 4 al. 1). Die Seemannsämter sind zunächst verpflichtet, die gütliche Ausgleichung der

[1] Gleichzeitig auch gegen den Rheder, da er für den Schiffer zu haften hat.

[2] Ein Verzeichniss der inländischen Seemannsämter und der denselben vorgesetzten Landesbehörden (SeemO § 4 al. 2) findet man im Handbuch für die deutsche Handelsmarine 1883 S 36—40, auch bei Perels, Seerecht des Deutschen Reichs S 483 f., vgl. oldenb. V vom 25. Febr. 1873, hamb. V vom 26. Febr. 1873, bremer Bek. vom 5. April 1873 und 31. März 1880, lüb. Bek. vom 1. März 1873 § 1—3.

zu ihrer Kenntniss gebrachten, zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne bestehenden Streitigkeiten zu versuchen (SeemO § 104). Diese Vorschrift, welche hauptsächlich in Bezug auf die Heuerforderung praktisch von Bedeutung ist, gehört rein dem öffentlichen Recht an. Dagegen ist für uns von Bedeutung, dass der Schiffsmann im Auslande in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen berechtigt ist (SeemO § 105 al. 2 Satz 1), denn die Streitigkeiten, von denen wir sprechen, sind eben durchweg solche, welche keinen Aufschub leiden. Aber auch im Inlande wird der Streit zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, von dem Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden (SeemO § 106 Satz 1). Diese Bestimmungen sind nicht strict zu interpretiren; soweit es sich um die personenrechtlichen Verhältnisse handelt, ergänzen sie sich vielmehr gegenseitig[3]. In Bezug auf diese gilt der allgemeine Grundsatz, dass Differenzen zwischen Schiffer und Schiffsmann nicht durch das Gericht, sondern durch das Seemannsamt beizulegen sind. Die Entscheidung des Seemannsamts hat übrigens in Bezug auf diese Seite der Frage nicht blos provisorische, sondern definitive Bedeutung, denn jeder Theil hat die Entscheidung desselben einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniss, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen (SeemO § 105 al. 3): d. h. es bleiben vermögensrechtliche Ansprüche übrig, welche im gewöhnlichen Rechtswege entschieden werden können, dagegen besteht keine Möglichkeit, die durch das Seemannsamt gegebene personenrechtliche Lösung der Streitfrage zu redressiren. Der Schutz, welcher dem Schiffsmann in dieser Beziehung durch das Seemannsamt gewährt wird, ist auf der anderen Seite aber auch ein vollständig genügender, es ist dem Schiffsmann daher verboten, im Auslande den Schiffer vor einem fremden Gericht zu belangen[4], und zwar unter dem strengen Präjudiz, dass er dadurch der bis dahin verdienten Heuer verlustig wird (SeemO § 105 al. 1). Die Vorschrift ist auch auf die vermögensrechtlichen Ansprüche erstreckt worden[5],

[3] Die Bestimmung der SeemO trifft für das Inland nur den praktisch wichtigsten Fall, nämlich den der Weigerung des Dienstantritts und der Fortsetzung des Dienstes. Es wäre aber verfehlt, wollte man die Thätigkeit des inländischen Seemannsamts hierauf beschränken, gerade so gut muss dasselbe darüber entscheiden können, ob eine bedingte Dienstverweigerung zuzulassen ist oder nicht.

[4] Diese Vorschrift ist eine sehr alte, vgl. Z f. HR XXVII 400 f., bes. Anm 20.

[5] Preuss. Entw 452.

(s. aber SeemO § 105 al. 4), sie bestand und besteht erst recht für alle personenrechtlichen Fragen[6].

B. Dieses allgemeine Beschwerderecht steht sämmtlichen Schiffsleuten zu, welche sich zu Schiffsdiensten verpflichtet haben, ausserdem besteht noch ein besonderes Beschwerderecht, das mit jenem nicht verwechselt werden darf: dieses letztere steht nur angemusterten Schiffsleuten unter gewissen Voraussetzungen zu. Für alle Fälle gilt der Grundsatz, dass der Schiffer dem Schiffsmann nicht ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagen darf, sein Beschwerderecht vor dem Seemannsamt auszuüben (SeemO § 105 al. 2 Satz 2)[7]. Thut er es dennoch, so ist er zu bestrafen, s. oben § 53 C II 4 f.

I. Jeder Schiffsmann hat das Recht sich zu beschweren, wenn der Schiffer seine Pflichten nicht erfüllt oder seine Rechte missbraucht. Der Umfang dieses Beschwerderechts[8] ist ebensowenig genau begrenzbar, wie die Pflichten und Rechte des Schiffers es sind. Ob freilich eine solche Beschwerde, auch wenn die derselben zu Grunde gelegten Thatsachen nachgewiesen werden, als eine berechtigte anzuerkennen sei, darüber entscheidet das Seemannsamt im allgemeinen nach freiem Ermessen mit Berücksichtigung der Anschauungen des Seeverkehrs. Gewisse Punkte sind indessen von der Gesetzgebung besonders festgestellt worden, und soweit dies geschehen ist, hat das Seemannsamt sich zunächst an diese gesetzlichen Vorschriften zu halten. Hierzu gehören folgende Bestimmungen:

1. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als 10 Stunden[9] täglich zu arbeiten[10] (SeemO § 31). Dagegen enthält das gegenwärtige deutsche Recht keine gesetzliche Bestimmung darüber, wie weit dem Schiffsmann während der Reise ein Anspruch auf Ruhe zusteht[11].

[6] Sie gilt im übrigen auch für den entlassenen Schiffsmann.

[7] M. Sh. Act s. 232, Rev. Stat. s. 4567.

[8] Unter dieses allgemeine Beschwerderecht fallen auch Beschwerden darüber, dass der Schiffer einen Schiffsmann ohne Noth zu anderen Diensten verwende, als ihm nach seiner Stellung zukommen u. dgl.

[9] Die älteren Seemannsordnungen haben meist 12 Stunden, wovon aber Abzüge für die Essenszeiten gemacht werden: Preussen § 28 Satz 2, Lübeck 1853 Art. 8, vgl. mecklenb. Musterrolle Art. 17 al. 1.

[10] Der Regierungsentwurf sprach von Arbeiten „beim Laden, Stauen und Löschen“ und wollte damit wohl den Wachdienst unberührt lassen: nachdem jene Worte vom Reichstag gestrichen sind, wird man annehmen müssen, dass auch der Wachdienst in die zehnstündige Arbeitszeit einzurechnen sei, so auch Perels a. O. S 159, bes. Anm 2.

[11] Reg.-Entw § 32 al. 1 Satz 1: „Der nicht dienstthuenden Wache muss auf

2. Hat sich die Zahl der Mannschaft während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, so muss der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten (SeemO § 40 al. 2)[12]. In Betreff der Frage, ob eine solche Verringerung stattgefunden hat, wird regelmässig die ursprüngliche Zahl der Mannschaft, die aus der Musterrolle erhellt, zu Grunde zu legen sein, dann dagegen, wenn eine Nachmusterung stattgefunden hat, weil nach Ansicht des Schiffers selbst die ursprüngliche Mannschaft unzureichend war, sind die nachgemusterten mit einzurechnen[13]. Die Ergänzung hat zu erfolgen bis zum vollen Normalbestande, nicht etwa nur soweit, dass die Mannschaft nicht mehr um ein Sechstel vermindert ist. Fraglich könnte es erscheinen, ob jeder einzelne Schiffsmann oder nur die Gesammtheit bezw. Majorität der Schiffsleute berechtigt ist, die Ergänzung zu verlangen. Da nach allgemeinen Grundsätzen jeder Schiffsmann fordern kann, dass er nur in Nothfällen zu grösseren und anstrengenderen Diensten herangezogen wird, als sie von einem Schiffsmann seiner Art gewöhnlich verlangt werden, so würde an sich, wenn das Schiff in einem Hafen liegt — und nur um diesen Fall handelt es sich hier —, jeder Schiffsmann die Ergänzung der Mannschaft fordern können, falls eine solche ohne Nachtheil möglich ist. Dieses Recht ist nun durch die Vorschrift des § 40 al. 2 der SeemO dahin eingeschränkt worden, dass es nur ausgeübt werden darf, wenn die Verringerung ein Sechstel übersteigt, im übrigen wird man es aber trotz des Wortlauts der Seemannsordnung jedem verbleibenden Schiffsmann zugestehen müssen, der ohne die Ergänzung mehr als den von ihm der Regel nach zu verlangenden Dienst zu verrichten haben würde.

3. Der Schiffsmann hat das Recht, von dem Zeitpunkt des Dienstantritts an Beköstigung zu verlangen und zwar für Rechnung des Schiffs (SeemO § 43 Satz 1), d. h. der Schiffer[14] darf dieselbe nicht für eigene Rechnung besorgen, sondern hat dem Rheder darüber

der Reise eine Ruhe von zwei Stunden Vormittags und drei Stunden Nachmittags bewilligt werden, sofern eine dringende Arbeit nicht die Bewilligung hindert.“ Aehnlich hamb. SeemO 1854 Art. 8 al. 2, 1865 Art. 7 al. 2, oldenb. SeemO 19, meckl. Musterr. 17 al. 2.

[12] Vgl. preuss. Entw 450, Hamburg 1854 Art. 9, 1865 Art. 8, Oldenb. 31, Mecklenb. 15, Lüb. 1853 Art. 9, Bremen 1852 Art. 42.

[13] Vgl. HGZ VII 265 f., VIII 241. 369. Der umgekehrte Fall, dass also der Schiffer zu Beginn der Reise mehr Schiffsleute angemustert hatte als nöthig war, ist vorgesehen in der meckl. Musterr. 15 al. 2, wird aber daselbst nur beachtet, wenn der Schiffer bei der Anmusterung eine diesbezügliche Erklärung abgiebt.

[14] Ausser wenn er Alleinrheder ist.

specificirte Rechnung abzulegen. Diese allgemeine Vorschrift ist aber noch genauer dahin bestimmt, dass zunächst aus der Musterrolle erhellen muss, was dem Schiffsmann täglich an Speise und Trank gebührt, und dass die hierüber geltenden Vorschriften im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute ausliegen müssen (SeemO § 12 al. 2 und § 108). Maassgebend dafür aber, was der Schiffsmann in dieser Hinsicht zu fordern berechtigt ist, ist im Zweifel das örtliche Recht des Heimatshafens (SeemO § 45)[15].

a. Gegenwärtig geltende Vorschriften in Bezug auf Beköstigung.

In Preussen sind maassgebend die örtlichen Verordnungen[16] und in deren Ermangelung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem die Schiffsmannschaft geheuert ist, d. h. des Ausreisehafens: preuss. Dienst-Anw. für die Must.-Beh. Nr 45 und Ges vom 26. März 1864 § 26 al. 3[17].

Mecklenburg: Musterrolle von 1867 Art. 18.

Oldenburg: Bek. die Rationen der Mannsch. old. Seeschiffe betr. vom 25. August 1864.

Hamburg: Speisetaxe vom 12. März 1884[18].

Bremen: V betr. Beköstigung und Logisraum u. s. w. vom 15. März 1873 § 1.

Lübeck: V vom 6. April 1853 Art. 19, vergl. Bek. v. 1. März 1873 § 4.

b. Der Schiffsmann darf die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden und nichts davon veräussern,

[15] Nach diesem Recht ist auch zunächst zu bestimmen, ob die Anwendung eines anderen Rechts überhaupt gestattet ist; dies ist nur in Preussen der Fall. Vertragsmässige Abweichungen sind überall nur zulässig, soweit sie zu Gunsten des Schiffsmanns gereichen, da die Vorschriften juris publici sind, doch wird man es wohl für giltig erachten müssen, dass die Parteien die Anwendung irgend einer deutschen Speisetaxe stipuliren. Die Verschiedenheiten dieser Taxen erscheinen übrigens nicht so gross, dass eine einheitliche Regelung für die deutsche Handelsmarine (abgesehen von der Küstenschiffahrt) unthunlich wäre. Die amerikanische scale of provisions s. in den Rev. Stat. S 902, dazu vgl. Rev. Stat. s. 4564.

[16] Ueber die Behörden, welche zum Erlasse derselben befugt sind, s. Ges vom 26. März 1864 § 26 al. 3 Satz 2, V vom 24. Juni 1867 Nr 3 und Ges vom 9. März 1870 § 7 (s. oben § 12 II unter 6 und 9).

[17] Vgl. z. B. V der Regierung für Stettin und Swinemünde vom 15. Mai 1865 (Nassius II 55).

[18] Bis dahin galten die Bestimmungen von Art. 17 der hamb. SeemO von 1865, AV zur SeemO vom 26. Febr. 1873 § 6. Als wichtigste Neuerung ist die obligatorische Anwendung von präservirtem Fleisch (nach sechswöchentl. alleinigem Genuss von Salzfleisch) zu bezeichnen.

vergeuden oder sonst bei Seite bringen (SeemO § 43 Satz 2). Er hat also nicht einen absoluten Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen Quantitäten, ja

c. wenn ein unverschuldeter Nothstand eintritt, nämlich bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise oder wenn Unfälle sich ereignet haben, so muss er sich eine Kürzung der Rationen und eine Aenderung hinsichtlich der Auswahl der Speisen und Getränke gefallen lassen (SeemO § 46 al. 1). Er hat in solchen Fällen im allgemeinen nicht das Recht, von dem Rheder eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung zu verlangen, sondern hat diesen Zufall selbst zu tragen[19]; sobald dagegen den Schiffer ein Verschulden trifft, wenn also seine Anordnung sich als ungerechtfertigt oder durch sein Verschulden herbeigeführt[20] erweist, besteht ein solcher Anspruch, und dasselbe ist vermöge einer praesumtio juris et de jure der Fall, wenn der Schiffer es versäumt hat, im Schiffsjournal zu bemerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise die Kürzung oder Aenderung eingetreten ist (SeemO § 46 al. 2 und 3). Nach deutschem Recht steht daher dieser Anspruch zu sowohl gegen den Schiffer als auch gegen den Rheder, doch haftet letzterer nur mit dem Seevermögen, da der Anspruch nicht als accessorium der Heuerforderung, sondern als Delictsanspruch aufzufassen ist[21].

4. Die Schiffsmannschaft hat an Bord des Schiffs Anspruch auf einen ihrer Zahl und der Grösse des Schiffs entsprechenden, nur für sie und ihre Effecten bestimmten wohlverwahrten und genügend zu lüftenden Logisraum (SeemO § 44 al. 1)[22]. Auch hier ist in Bezug auf die Grösse und Einrichtung desselben im Zweifel das örtliche Recht des Heimatshafens maassgebend (SeemO § 45 und oben unter 3). Vorschriften hierüber bestehen bezw. bestanden

[19] Eine Forderung der Gerechtigkeit scheint es zu sein, diesen Zufall den Betriebsunternehmer tragen zu lassen: dies ist die Auffassung des englischen Rechts M. Sh. Act s. 223, Rev. Stat. s. 4568, ebenso Italien Cod. per la m. m. 95.

[20] Pflicht des Schiffers ist es, sich vor Antritt der Reise persönlich von der Menge und dem Zustande des Proviants zu überzeugen, HGZ X 198.

[21] Nach amerikanischem Recht gilt noch folgende Bestimmung: Every vessel bound on any foreign voyage shall be provided with at least one suit of woolen clothing for each seaman, for use during the winter months; and every such vessel shall be provided with fuel and a safe and suitable room in which a fire can be kept for the use of seamen (Rev. Stat. s. 4572).

[22] Vgl. M. Sh. Act 1867 s. 9: 72 Cubikfuss, 12 superficial feet. Nach Nr 8 daselbst hat der Schiffsmann einen besonderen Anspruch, wenn der freizuhaltende Raum mit Gütern belegt wird (1 sh. täglich vom Tage der Beschwerde an), vorher galt M. Sh. Act s. 231.

a. in Preussen: der Logisraum, mit Ausnahme des Kojenraums, muss mindestens $4^1/_2$ Fuss hoch und so gross sein, dass auf jeden Schiffsmann, einschliesslich seines Kojenraums, mindestens 65 Cubikfuss kommen (Dienst-Anw. f. die Must.-Beh. Nr 45, Ges vom 26. März 1864 § 26 al. 2);

b. in Bremen: der Raum im Volkslogis muss für den Mann mindestens 1,7 Cubikmeter betragen, Doppelkojen (Zweimannskojen) dürfen im Logis nicht vorhanden sein (V vom 15. März 1873 § 2);

c. in Hamburg musste das Logis früher eine solche Räumlichkeit haben, dass auf jeden Mann mindestens 12 hamburger Quadratfuss, nach dem Fussboden einschliesslich der Kojen gemessen, kamen (SeemO 1865 Art. 17 al. 6)[23].

Die für das Schiff geltenden Vorschriften über Logis müssen im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein (SeemO § 108).

Kann dem Schiffsmann in Folge eines Unfalls oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen auf dem Schiffe nicht gewährt werden, so ist ihm ein anderweitiges angemessenes Unterkommen zu verschaffen (SeemO § 44 al. 2).

5. Die Schiffsmannschaft kann verlangen, dass Heilmittel und medicinische Instrumente in genügender Menge mitgenommen werden, das Minimum derselben richtet sich im Zweifel ebenfalls nach dem örtlichen Rechte des Heitmatshafens (SeemO § 45). Nähere Bestimmungen sind erlassen worden nur in Bremen (V vom 15. März 1873 § 4)[24]. Die Einführung allgemeiner Bestimmungen im Anschlusse an die englische Gesetzgebung erscheint wünschenswerth[25].

6. Endlich steht dem Schiffsmann ein Beschwerderecht zu[26], wenn der Schiffer ihn im Auslande zurücklassen will, doch bildet dieses Beschwerderecht nur einen Anwendungsfall des allgemeinen für den Schiffer erlassenen staatsrechtlichen Verbots, einen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamtes im Auslande zurückzulassen (SeemO § 71). Dieses staatsrechtliche Verbot, auf der Erwägung beruhend, dass durch solches Zurücklassen den Consulaten häufig Kosten er-

[23] Die Bestimmung gilt zwar nicht mehr als Gesetz, doch bezeichnet sie immer noch das Minimum dessen, was nach Anschauungen maassgebender Kreise die Schiffsmannschaft verlangen darf.

[24] Vgl. im übrigen lüb. V vom 11. April 1853 Art. 19, hamburger Speisetaxe vom 12. März 1884 a. E.

[25] Vgl. M. Sh. Act 224—230, bes. aber M. Sh. Act 1867 s. 4—8 (an Stelle von s. 224 u. 227) und 10, Rev. Stat. s. 4569 f.

[26] Vgl. M. Sh. Act s. 205 ff., auch M. Sh. (Expenses) Act 1882.

wachsen, hat gegenwärtig das weit ältere privatrechtliche Verbot, den Schiffsmann in uncivilisirten Gegenden zurückzulassen[27], absorbirt.

II. Ausser diesem allgemeinen Beschwerderecht, welches jedem Schiffsmann d. h. jedem, der sich zu Schiffsdiensten verheuert hat, zusteht, falls er glaubt, dass der Schiffer seine Verpflichtungen ihm gegenüber nicht erfüllt oder seine Rechte missbraucht hat, kennt das deutsche Recht noch ein besonderes Beschwerderecht[28] in bestimmten Fällen, welches nicht jedem einzelnen Schiffsmann, sondern nur angemusterten Schiffsleuten von bestimmter Qualität oder in bestimmter Zahl zusteht. Während das allgemeine Beschwerderecht dahin gerichtet ist, den Schiffer zur Erfüllung des Heuervertrags in dem von den Parteien gewollten oder gesetzlich feststehenden Sinne zu nöthigen, ist dieses besondere Beschwerderecht ein Correctiv gegen jene personenrechtliche Gewalt, jenen Reisezwang, welcher durch die Anmusterung für den Schiffer über die Schiffsleute zur Entstehung gelangt. Weil sie gezwungen sind, die Reise mitzumachen und die Behörden im Inlande und Auslande sie event. auf das Schiff abliefern, haben sie das Recht zu verlangen, dass ihr Leben nicht absichtlicher oder fahrlässiger Weise während der Reise gefährdet werde. Gegen diese Gefahr ist der Umstand, dass auch der Schiffer die Reise mitmacht, erfahrungsmässig als Schutz nicht genügend, und deshalb ist ein solcher Schutz den Seemannsämtern anvertraut. Diese haben aber, wenn eine solche besondere Beschwerde erhoben wird, eine ganz andere Stellung, als wenn es sich um gewöhnliche Beschwerden handelt. Bei den letzteren ist dieselbe eine ziemlich freie, meist

[27] Vgl. schon hamburger Schiffrecht von 1270 Art. 12 und die sich daran schliessenden Bestimmungen.

[28] Der § 47 der SeemO ist zum Theil dem englischen Recht entnommen. Zum Verständniss desselben ist zunächst zu bemerken, dass nach der älteren Auffassung keine implied warranty auf Seiten des Rheders betreffs der Seetüchtigkeit des Schiffs gegenüber dem geheuerten Schiffsmann angenommen wurde (Couch v. Steele): erst durch M. Sh. Act 1876 s. 5 wurde die entgegengesetzte Auffassung gesetzlich statuirt. Die M. Sh. Act kennt daher nur ein Beschwerderecht in Bezug auf den Proviant s. 221 f. (ähnlich Rev. Stat. s. 4565 f. und Italien Cod. per la m. m. 96), erst die M. Sh. Act 1871 s. 7 f. führte ein Rechtsmittel für Schiffsleute ein, die wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffs u. dgl. den Schiffsdienst verlassen oder nicht angetreten hatten und vom Schiffer zur Reise gezwungen werden sollten, vorausgesetzt, dass ein Viertel oder bei einer Bemannung von über 20 Personen mindestens fünf Schiffsleute Beschwerde erhoben. Dagegen gewährte schon das ältere Recht der Vereinigten Staaten der Majorität der Mannschaft, wenn sich ihr ein Steuermann anschloss, das Recht, eine Untersuchung wegen Seeuntüchtigkeit zu veranlassen, sollte zu dem Behufe auch ein Hafen angelaufen werden müssen, s. Act 1790 c. 56 s. 3, 1840 c. 48 s. 12—14, jetzt Rev. Stat. s. 4556 ff.

wird es genügend sein, wenn sie die Parteien anhören und darauf ihre Entscheidung fällen — ob sie irgendwelche Untersuchungen zur Feststellung eines Thatbestandes vornehmen wollen, hängt lediglich von ihrem pflichtgemässen Ermessen ab, den Parteien gegenüber sind sie dazu nicht verpflichtet; anders in dem nunmehr zu besprechenden Falle: hier hat die eine Partei gesetzlich das Recht, eine Untersuchung zu verlangen, und event. das Recht, zu verlangen, dass für geeignete Abhilfe durch das Seemannsamt Sorge getragen wird. Von diesen allgemeinen Erwägungen muss ausgegangen werden, wenn man den viel umstrittenen § 47 der SeemO richtig auffassen will, und um so mehr ist dies nöthig, als durchweg dieses Rechtsmittel schief aufgefasst zu werden pflegt. Namentlich ist dies, wie leider bemerkt werden muss, der Fall in der erneuerten Dienstinstruction (Nachtrag vom 22. Febr. 1873) für die deutschen Consuln (zu § 37 des Consulatsgesetzes)[29], welche durchaus den wichtigen Unterschied zwischen jenem allgemeinen Beschwerderecht und diesem besonderen Rechtsmittel ignorirt und dadurch die gesetzgeberische Absicht in vielen Fällen geradezu illusorisch zu machen geeignet ist. Im einzelnen müssen folgende Voraussetzungen vorliegen, wenn das besondere Beschwerderecht des § 47 zur Anwendung kommen soll.

1. Berechtigt zum Erheben der Beschwerde sind zunächst nur angemusterte Schiffsleute, von diesen jeder Schiffsoffizier für sich allein, andere Schiffsleute nur in der Anzahl von mindestens dreien. Das Gesetz bestimmt nirgendwo, wer als Schiffsoffizier aufzufassen ist, es entscheidet daher die seemännische Auffassung, welche übrigens in dem § 5 unter 1 des Ges vom 27. Dec. 1872 (oben § 58 B I 5) einen präcisen Ausdruck gefunden haben möchte; namentlich ist auch nicht etwa jede Person, die ein Qualificationszeugniss besitzt[30], als Schiffsoffizier aufzufassen, sondern nur eine solche, welche materiell eine derartige verantwortliche Stellung bekleidet.

2. Die Beschwerde muss inhaltlich dahin gehen, dass das Schiff, für welches die Beschwerdeführer angemustert sind, nicht see-

[29] Aehnlich die preuss. Dienstanweisung für die Musterungsbehörden. Als diese Instructionen abgefasst wurden, glaubte man noch, dass der § 47 zu den grössten Missbräuchen führen würde, und es wurde von Rhederkreisen aus eine bedeutende Agitation ins Werk gesetzt, welche eine Zeit lang sogar die Publication der SeemO in Frage zu stellen schien. Unter diesem Drucke sind offenbar die Instructionen erlassen worden, rechtfertigen lässt sich aber die Divergenz zwischen Gesetz und Instruction in keiner Weise.

[30] Dies scheint die Dienstinstruction besagen zu wollen in den Worten: „nur der Steuermann ist von diesem Nachweise (dass er Offizier sei) befreit.“

tüchtig ist, oder dass die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind. Unter den Begriff Seetüchtigkeit fällt nicht nur die Beschaffenheit des Schiffskörpers, sondern das Schiff ist auch dann nicht seetüchtig, wenn die Art der Ausrüstung oder Beladung eine ernstliche Gefährdung des Lebens der Mannschaft zur Folge hat.

3. Ist eine solche Beschwerde eingelegt, so ist es Pflicht des Seemannsamtes eine Untersuchung des Schiffs bezw. der Vorräthe zu veranlassen, d. h. das Seemannsamt hat nicht nach seinem Ermessen darüber zu bestimmen, ob eine solche Untersuchung vorzunehmen sei, wie in den gewöhnlichen Fällen, sondern es hat dieselbe einfach zu veranlassen.

4. Die Vornahme einer solchen Untersuchung kann der Schiffer dadurch von sich abwenden, dass er die Schiffsgewalt über die Beschwerdeführer aufgiebt d. h. sie abmustern lässt[31], und zwar ist es bei gewöhnlichen Schiffsleuten genügend, wenn er die Schiffsgewalt über die Beschwerdeführer bis auf zwei aufgiebt. Thut er dies, so verwandelt sich die besondere Beschwerde auf Grund von § 47 in eine allgemeine Beschwerde, bei welcher das Seemannsamt die freiere Stellung einnimmt, welche wir oben charakterisirt haben.

5. Geschieht dies nicht, so ist die Untersuchung im einzelnen vorzunehmen und es ist deren Ergebniss in das Schiffsjournal einzutragen. Ueber die Ausführung der Untersuchung enthalten die Dienstinstructionen sachgemässe Bestimmungen, hinsichtlich der Untersuchung des Proviants dürfte es übrigens der Zuziehung von Sachverständigen nicht gerade immer bedürfen.

6. Erweist sich die Beschwerde als begründet, so hat das Seemannsamt für die geeignete Abhilfe Sorge zu tragen.

7. Zur Abwendung von Chicanen dienen besondere Strafandrohungen, welche übrigens jede unbegründete Beschwerde treffen, welche inhaltlich der Begrenzung des § 47 entspricht:

a. es soll nämlich ein Schiffsmann, welcher wider besseres Wissen eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlasst, mit Gefängniss bis zu drei Monaten bestraft werden;

[31] Dieses einfache Mittel gegen „gewissenlose Burschen" (Lewis I 203 Anm 1) wird in der Praxis häufig angewendet. Die Entschädigungsansprüche der Parteien aus dem Heuervertrage bleiben natürlich unberührt.

b. der Schiffsmann, der leichtfertig eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über die Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlasst, wird mit Geldstrafe bis zu 300 Mark bestraft.

Ueber die Strafen, welche den Schiffer treffen, falls sich die Beschwerde in Betreff der Verproviantirung als begründet erweist, siehe § 53 C II 2.

§ 61. Die Reisenden, insbesondere auf Auswandererschiffen[1].

Die persönliche Rechtsstellung der Reisenden auf Seeschiffen haben wir bereits besprochen (§ 51 C). Besondere Schutzmittel stehen dem gewöhnlichen Reisenden nicht zu, er ist vielmehr auf die Contractsklage und auf die Anrufung der staatlichen Straf- und Polizeigewalt beschränkt[2]. Dagegen haben sich besondere Grundsätze herausgebildet in Hinsicht auf die überseeische Auswanderung: als diese in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts eine so kolossale Zunahme erfuhr, musste sich auch die Gesetzgebung mit diesem modernen Massentransport beschäftigen, in ähnlicher Weise, wie es einst mit dem mittelalterlichen Kreuzfahrertransport geschehen war[3]. Das Vorbild wurde die englische Gesetzgebung[4], an sie schloss sich sowohl die der deutschen Küstengebiete wie die der Vereinigten Staaten[5] im wesentlichen an, diese letztere hat für uns unmittelbare Bedeutung.

[1] Jacobsen S 174—180, Pöhls I 367—376, v. Kaltenborn I 228—238, Nizze S 283—289, vgl. Perels, Seerecht des D. R. S 266—270, Kay I 815—901, Abbott 161—173, Maclachlan 322—340, Maude & Pollock I 692—738, Parsons I 609—647.

[2] Vgl. GVG § 23 unter 2 al. 3. Provisorische Entscheidung der Streitigkeiten der Auswanderer mit den Expedienten, Agenten und Schiffern durch die Behörde des Hafenorts: oldenb. Ges von 1853 § 24, hannöv. Ges von 1852 § 7.

[3] Ueber diesen s. namentlich Stat. von Marseille I 34, IV 24—29, Stat. von Arles cap. 140, venet. Capit. naut. c. 73. 93 f.

[4] Jetzt gelten die Passenger Acts von 1855 (18/19 Vict. c. 119), 1863 (26/27 Vict. c. 51) und 1870 (33/34 Vict. c. 95), daneben kommen viele Bestimmungen der M. Sh. Acts in Betracht, besonders M. Sh. Act s. 303—325, 1862 s. 34—37, 1872 s. 5—8, 1876 s. 16—21. Vgl. weiter Italien Cod. per la m. m. 85—91, belgischer arrêt vom 10. Mai 1850, niederl. Ges vom 1. Juni 1861.

[5] Von älteren Gesetzen kommen in Betracht die Acts 1838 c. 191, 1843 c. 94, 1852 c. 106, 1855 c. 213, 1860 c. 8, 1864 c. 113 und 249, 1865 c. 94, 1866 c. 234, 1867 c. 83, 1871 c. 100, Revised Statutes 4252—4277 (an deren Stelle trat 1882 c. 374) und 4463 ff., auch schon 4399 ff.

da die weit überwiegende Mehrzahl der Schiffe durch ihr Endziel auch ihr unterworfen wird. Im einzelnen ist Folgendes zu beachten.

A. In Bezug auf die privatrechtliche sowohl wie die öffentlichrechtliche Seite des Auswanderungswesens ist das Deutsche Reich competent (Reichsverfassung Art. 4, 1. 2. 7. 13). Es hat jedoch

I. die Gesetzgebung des Reichs die privatrechtlichen Bestimmungen der Landesgesetze ausdrücklich unberührt gelassen (HGB Art. 679)[6]. Als solche Landesgesetze kommen in Betracht:

1. Hamburg: zwei V vom 30. April 1855 über directe bezw. indirecte Verschiffung der Auswandernden, mit zahlreichen Nachträgen, unter welchen die V vom 20. April 1868 der wichtigste ist[7].

2. Bremen: V vom 9. Juli 1866 die Beförderung von Schiffspassagieren nach aussereuropäischen Ländern betr., mit zahlreichen Nachträgen, s. EV zum HGB 44[8].

3. Hannover: Ges vom 19. März 1852 betr. die Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen, nebst Bek. vom 20. März 1852 und Nachträgen, bes. Ges und Bek. vom 14. Juni 1866, s. EG zum HGB § 38.

4. Oldenburg: G vom 3. August 1853 und Bek. dazu vom 4. August 1853, s. auch EG zum HGB Art. 32.

5. Preussen: G vom 7. Mai 1853 und Regl. dazu vom 6. Sept. 1853 (betreffen nur die Concession zum Gewerbebetrieb).

II. Die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen der Landesgesetze sind ebenfalls zum grösseren Theil bestehen geblieben, namentlich hat die Gewerbeordnung den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und -Agenten unberührt gelassen (GewO § 6), dagegen sind einzelne Bestimmungen durch die neuere Reichsgesetzgebung aufgehoben worden[9].

[6] Hierzu bemerkt Lewis I 422 (fehlt in der ersten Auflage): „Nach der Erhebung des HGB zum Reichsgesetz haben die von demselben abweichenden landesgesetzlichen Bestimmungen nur soweit Gültigkeit, als sie sich auf solche Passagiere beziehen, die wirklich Auswanderer sind.“ Eine Widerlegung bedarf diese unbegreifliche Meinung nicht, s. Entw 1. Lesung 587, Prot IV 2533—35, VIII 4040, auch Mot zum preuss. Entw S 283.

[7] Aeltere Bestimmungen: Bek. vom 23. Juli 1839, Rev. V vom 3. Juni 1850 und 21. März 1853 und viele einzelne Bestimmungen.

[8] Aeltere Bestimmungen: vom 1. Oct. 1832, 8. April 1840, 21. Mai 1847, 9. April 1849, V vom 14. Juni 1854, 27. April 1857.

[9] Z. B. die Bestimmungen über die Entziehung der Befugniss, Capitän von Auswandererschiffen zu sein (brem. V 1866 § 29 al. 2, hamb. V v. 20. April 1868 § 15). Ueber den Reichscommissar zur Ueberwachung des Auswanderungswesens s. Perels, Seerecht des D. R. S 268 f.

III. Neben der deutschen Gesetzgebung kommt auch die Gesetzgebung des Bestimmungshafens in Betracht, soweit sie sich auch auf fremde Schiffe bezieht. In dieser Beziehung ist für uns von besonderer Wichtigkeit die nordamerikanische und zwar: die Acts vom 2. August 1882 c. 374 und vom 7. August 1882 c. 441.

IV. Was die praktische Bedeutung dieser Gesetze anlangt, so muss bemerkt werden, dass die älteren Gesetze aus den fünfziger Jahren hauptsächlich den Fall vor Augen haben, dass die Beförderung auf Segelschiffen geschieht, während daneben der Fall der indirecten Verschiffung (besonders über England) zu beachten war. Seit der Entstehung der grossen deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften veränderten sich die Verhältnisse wesentlich, indem nunmehr fast nur noch die directe Beförderung und zwar auf Dampfern von Bedeutung ist. Im Folgenden betrachten wir daher nur die gesetzlichen Bestimmungen der beiden Hansestädte in Bezug auf directe Beförderung, unter Berücksichtigung der nordamerikanischen Gesetzgebung, soweit sie für uns in Betracht kommt[10].

B. Der Begriff Auswanderungswesen wird von der Reichsgesetzgebung nicht definirt[11], sondern vorausgesetzt: es kommen demnach hinsichtlich der Abgrenzung desselben die Bestimmungen der Landesgesetze zur Anwendung.

I. Diese Abgrenzung ist nun nicht in der Weise erfolgt, dass es auf die Nationalität des Schiffes oder den Heimatshafen desselben ankäme, ja es kommt selbst nicht unbedingt immer auf den Abgangshafen, sondern darauf an, wer das Schiff expedirt hat. Der Auswanderungsexpedient tritt demnach hier an die Stelle des Rheders, mag er auch nur Unterverfrachter sein und ein Schiff fremder Nationalität zum Transport verwenden. Eine Unklarheit darüber, welche Gesetzgebung zunächst Anwendung findet, kann insofern nicht entstehen, als das Gewerbe des Expedienten eine besondere Concession voraussetzt (Hamb. 1855 § 2 f., Bremen 1866 § 3—6).

II. Diese besonderen Vorschriften gelten:

1. in Hamburg hinsichtlich aller Schiffe, auf welchen von Hamburg oder Cuxhafen aus mehr als 25 Passagiere direct nach anderen Welttheilen befördert werden sollen (1855 § 1), eine Erstreckung

[10] Ueber indirecte Verschiffung vgl., ausser der hamb. V vom 30. April 1855, hamb. V vom 20. April 1868 § 19—23 und vom 28. Jan. 1874 betr. Beköstigung der Zwischendeckspassagiere während der Reise nach Grossbritannien, brem. V von 1866 § 2 al. 3, oldenb. Ges Art. 9 und 10.

[11] Reichs-Verf. Art. 4 unter 1 ergiebt kein Resultat.

der meisten Bestimmungen auf Schiffe, die weniger als 25 Passagiere führen, ist der Behörde gestattet (V vom 21. März 1873)[12];

2. in Bremen hinsichtlich aller Schiffsexpeditionen bremischer Expedienten, bei welchen Passagiere von einem Weserhafen nach einem aussereuropäischen Hafen befördert werden (1866 § 2 al. 1 und 2, V vom 27. Novbr. 1868 § 5). Dampfschiffe sind von gewissen Vorschriften dispensirt (V vom 7. Decbr. 1868 § 1—3), ebenso diejenigen Schiffsexpeditionen, durch welche weniger als zwölf Passagiere befördert werden (V vom 10. Juli 1872).

3. Von den amerikanischen Congressacten bezieht sich

a. cap. 374 auf Segel- und Dampfschiffe, welche andere Passagiere als Kajütenpassagiere aus fremden Ländern oder Besitzungen, die nicht an die Vereinigten Staaten grenzen, nach amerikanischen Häfen führen, und auf Schiffe, die dies von Häfen des atlantischen an solche des stillen Oceans und umgekehrt besorgen (s. 1 und 12)[13].

b. cap. 441 erklärt gewisse Artikel der Revised Statutes anwendbar auf fremde Kauffahrteidampfschiffe, welche irgendwelche Passagiere aus einem Hafen der Vereinigten Staaten nach einem fremden Lande führen, und unterwirft sie der Besichtigungsverpflichtung (s. 1).

III. Was das gegenseitige Verhältniss dieser Gesetzgebungen anlangt, so sind die Bestimmungen derselben, soweit sie juris publici sind — und das ist fast durchweg der Fall —, Bedingungen der Ausübung des Gewerbes[14], und es hat daher der Schiffer bezw. Expedient, dessen Schiff in das Gebiet beider Staaten gelangt, beide zu befolgen: d. h. soweit sie nicht unlöslich collidiren, ist die strengere Gesetzgebung entscheidend[15]. Soweit unlösliche Conflicte entstehen sollten, kann dagegen nur durch die comitas gentium eine Lösung ermöglicht werden.

C. Die Expedition von Auswandererschiffen darf in den Hansestädten nur von solchen Personen besorgt werden, welche dazu Concession erlangt haben. Zur Erlangung einer solchen ist die Stellung

[12] Namentlich derjenigen in Bezug auf Einrichtung und Verproviantirung der Schiffe, auch besteht die Anzeigepflicht (V von 1868 § 12 al. 3), dagegen keine Pflicht eine Caution zu stellen u. s. w.

[13] Das Gesetz hat praktisch hauptsächlich Bedeutung für europäische Schiffe.

[14] Die blos subsidiäre Geltung des hamburger Rechts in Bezug auf die Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe gegenüber dem Rechte der Ver. Staaten (V 1855 § 6 al. 11) ist aufgehoben durch V vom 20. April 1868 § 11.

[15] Vgl. bremer V 1866 § 13 al. 4, hamb. V 1855 § 6 al. 2.

einer Caution erforderlich, ausserdem Bürgerrecht bezw. Domicil in der betr. Hansestadt[16]. Was die Stellung dieser Expedienten anlangt, so haften sie den Passagieren für die Erfüllung des Vertrags, und dem Staate für die Beobachtung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Der Vertrag mit dem Passagier unterscheidet sich wesentlich von dem gewöhnlichen Frachtvertrag zur Beförderung einer Person[17] insofern, als unter allen Umständen eine persönliche Verpflichtung des Expedienten besteht, die Zwischendeckspassagiere nach dem Bestimmungsort zu schaffen und sie bis dahin[18] von dem Tage, an welchem seine Verpflichtung beginnt, an unterzubringen und zu beköstigen bezw. ihnen dafür Vergütung zu leisten (Hamburg 1855 § 15, 1868 § 16, Bremen § 11, 2 und § 22). Aus diesem Grunde besteht eine Verpflichtung für den Expedienten, die Erfüllung dieser Verbindlichkeiten durch Schliessen einer Versicherung sicher zu stellen[19]. Die Verpflichtungen, welche im übrigen dem Expedienten persönlich obliegen, sind theils materieller, theils formeller Natur.

I. In ersterer Beziehung hat er zu sorgen für die gehörige Einrichtung und Ausrüstung des Schiffs und dafür, dass die Führung einem tüchtigen Schiffer[20] zusteht.

1. Das Schiff muss geeignet sein, die betreffende Zahl von Passagieren aufzunehmen. Was nun die Maximalzahl der aufzunehmenden Passagiere anlangt, so ist zunächst zu beachten, dass Kinder unter einem Jahre hierbei nicht mitgerechnet werden[21], und dass zwei Kinder zwischen einem und acht Jahren als eine Person gelten (c. 374

[16] Das Nähere s. Hamburg 1855 § 2 f., Bremen 1866 § 3—7 (besonders concessionirte Agenten für Bremerhaven), V vom 10. Juli 1872 (zu § 4 und 5). Nicht mehr Geltung haben die Bestimmungen über das ausschliessliche Vermittlungsrecht der Schiffsmakler, brem. G vom 23. Febr. 1873, hamb. G vom 12. Dec. 1871. Ueber die besonderen Behörden s. hamb. V vom 25. April 1855 betr. die Einsetzung einer Deputation für das Auswandererwesen, brem. V von 1866 § 1 bezw. G betr. die Handelskammer vom 24. Febr. 1854 (Behörde für das Auswandererwesen).

[17] Vgl. HGB Art. 669 f.

[18] Gewöhnlich noch 2 Tage nach der Ankunft, Hamb. 1855 § 16, 4, Bremen § 29, 7, vgl. aber V vom 7. Dec. 1868 § 2 unter 1.

[19] Vgl. Hamb. 1855 § 11, Bremen 1866 § 22—28, Oldenburg Ges 18—20, Hannover Ges 18 f. Ueber die Natur dieser Versicherung vgl. ROHG VII 399 f., XVII 341—348, auch HGZ VIII 117 f.

[20] Für Versehen dieses Schiffers haftet er im allgemeinen nur mit dem Seevermögen, fraglich kann es sein, ob nicht nach der hamb. V von 1855 § 16 unbeschränkte Haftung für Versehen des Schiffers besteht, ebenso hamb. V von 1868 § 12.

[21] Ebenso wenig natürlich etwa übernommene Schiffbrüchige u. s. w. (c. 374 s. 1 Satz 4).

s. 1)[22]. Das deutsche Recht kennt im übrigen eine Beschränkung der Zahl nur insofern, als auf jeden Passagier mindestens zwölf Quadratfuss Raum der Oberfläche des Passagierdecks zu kommen haben, welche während der ganzen Reise von Ladungsstücken u. s. w. freizuhalten sind (Hamb. 1855 § 6 al. 2, Bremen 1866 § 13 al. 1)[23]. Dagegen gelten nach amerikanischem Recht strengere Erfordernisse, indem jeder Passagier auf Dampfschiffen 100 bezw. 120 (je nachdem der Raum höher oder niedriger im Schiffe liegt), auf Segelschiffen 110 Cubikfuss unbeschränkten Raum haben soll (c. 374 s. 1 Satz 1 u. 2)[24]. Die Passagiere dürfen auf Segelschiffen nur in Aufbauten oder auf dem ersten Deck von oben — es darf dies aber nicht ein Orlopdeck sein —, auf Dampfschiffen nur in Aufbauten und in den zwei ersten Decks von oben untergebracht werden (c. 374 s. 1 Satz 1 und 2)[25]. Die Höhe der Räume hat mindestens sechs Fuss zu betragen (c. 374 s. 1 Satz 3, Bremen 1866 § 14, 1, Hamb. 1855 § 6 al. 2)[26], der Fussboden mindestens 1½ Zoll dick zu sein (Bremen und Hamburg a. O.). Auf jedem Schiff sind drei Abtheilungen einzurichten, eine durch eine Zwischenwand abgetrennte Abtheilung für unverheirathete Männer über vierzehn Jahre, eine v e r s c h l i e s s b a r e Abtheilung für unverheirathete Frauen über 10 Jahre und eine Abtheilung für Familien: die erste soll sich vorn, die zweite (womöglich) hinten und die dritte in der Mitte des Schiffs befinden (Hamb. 1868 § 1, Brem. V von 1866 § 29, 4 und vom 3. October 1870 § 1, cap. 374 s. 2 Satz 4 f.). In keinem Raume dürfen mehr als zwei Reihen Kojen (berths) über einander liegen, sie müssen von einander getrennt und jede mindestens zwei Fuss[27] breit und sechs Fuss lang sein, die untere Koje muss sechs Zoll über dem Boden und zwei Fuss sechs Zoll von der

[22] Nach deutschem Recht Kinder zwischen 1 und 10 Jahren, Hamb. 1855 § 9, Bremen 1866 § 13 al. 2, nach engl. Kinder zwischen 1 und 12 Jahren, Pass. A. s. 3.

[23] Dieser Raum ist der Behörde nachzuweisen, Bremen 1866 § 13 al. 3, Hamburg 1855 § 10. Hannover verlangt 14 Quadratfuss, Ges von 1852 § 17.

[24] Nach deutschem Recht ergiebt sich bei der Normalhöhe von 6 Fuss nur ein Minimalraum von 72 Cubikfuss. Auch das englische Recht ist strenger, es verlangt 15 bezw. 18 und 25 Quadratfuss im Passagierdeck, ausserdem 5 Quadratfuss auf dem Deck pro Passagier, früher auch noch, dass nicht mehr Passagiere als die Hälfte der Registertons beträgt geführt werden, Pass. Act s. 14, 1863 s. 5, ebenso bremer V vom 21. Mai 1847 § 23 a.

[25] Vgl. Hamburg 1868 § 9 (1855 § 6 al. 9), Bremen V vom 27. Nov. 1868 § 1 (1866 § 13 al. 5); Pass. Act s. 13.

[26] Hamburg lässt eine Höhe von 5½ Fuss zu, wenn jeder Passagier 14 Quadratfuss Raum hat, 1855 § 6 al. 2.

[27] Bremen 18 Zoll.

oberen entfernt sein, die obere von der Decke ebenfalls zwei Fuss sechs Zoll. Nur eine Person über acht Jahre oder zwei unter acht Jahren dürfen in einer solchen liegen, Doppelkojen sind unter gewissen Voraussetzungen gestattet (c. 374 s. 2 Satz 1—3, Hamb. 1855 § 6 al. 3, Bremen § 14, 4). Die Kojen sind zu numeriren (c. 374 s. 2 Satz 6). Für genügende Ventilation ist zu sorgen, für jeden Raum, der 50 Passagiere aufnehmen kann, sind zwei Ventilatoren von je einem Fuss Durchmesser anzubringen (c. 374 s. 3 Satz 1 und 2[28], Hamb. 1855 § 6 al. 5, 1868 § 1 al. 5—7, Bremen § 14, 2). Alle für die Passagiere bestimmten Räume sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hinreichend zu erleuchten, und zwar das Zwischendeck durch zwei starke Laternen für je 100 Personen (Hamburg 1855 § 6 al. 4, 1868 § 10, Bremen § 14, 6, c. 374 s. 3 Satz 1). Ueber die Zahl und Einrichtung der Privete s. Hamb. 1855 § 6 al. 7, Bremen § 14, 3, c. 374 s. 3 Satz 5 f. Das Schiff muss mit dem nöthigen Kochgeschirr versehen sein (Hamb. § 6 al. 6, Brem. 14, 5, c. 374 s. 3) und mindestens einen Koch mitführen (Hamb. 1855 § 6 al. 10, 1868 § 3 al. 3—5, Bremen § 17). Auf jedem Schiffe ist ein Hospital[29] einzurichten in zwei Abtheilungen für Männer und Frauen (Hamb. 1855 § 6 al. 5, V vom 27. Mai 1870, Bremen V vom 3. Oct. 1870 § 2, cap. 374 s. 5), und es muss sich ein Krankenpfleger[30] bezw. ein Wundarzt, sowie eine genügend eingerichtete Medicinkiste an Bord befinden (cap. 374 s. 5, Hamb. 1868 § 4 b, Bek. vom 15. Juni 1878, Bremen 1866 § 16, 2, V vom 27. Nov. 1868 § 3). Jedes Schiff muss mit mindestens drei Rettungsbojen (life-buoys), und wenn es über 150 Passagiere führt, ausserdem mit mindestens einem Rettungsboote (life-boat) versehen sein (Hamb. 1855 § 6 al. 8, Bremen 1866 § 14, 7)[31].

[28] Das amerikanische Recht erkennt alle im Abfahrtshafen obrigkeitlich geprüften Ventilatoren bei Dampfschiffen als genügend an (c. 374 s. 3 Satz 4). Ueber die hatch-ways und companion-ways s. ebendaselbst.

[29] In Bremen und Hamburg (Bek. vom März 1869 unter 12) sind für je 100 Passagiere 4 Betten einzurichten, nach amerikanischem Recht muss der Raum für je 50 Passagiere mindestens 18 Quadratfuss betragen und darf sich nur im ersten Deck von oben befinden, er muss auch gehörig abgetrennt sein.

[30] In Hamburg ist er vom Untersuchungsarzt zu approbiren, über seine Stellung s. V von 1868 § 3 al. 2. Nach amerik. Recht ist ein surgeon or medical practitioner obligatorisch, wenn mehr als 50 Zwischendeckspassagiere sich auf dem Schiffe befinden. Vgl. engl. Pass. Act s. 41 f. und Order in council vom 9. August 1866.

[31] Auch muss jedes andere Boot mit Korkfentern versehen sein (Bremen § 14, 7). Vgl. über diesen Gegenstand die engl. Pass. Act s. 27. Besondere Vorschriften über die Ausrüstung von Dampfschiffen kommen nach c. 441 zur Anwendung,

2. Hinsichtlich der Verproviantirung kommt es zunächst auf die wahrscheinlich längste Reisedauer an[32]. Als solche wird angenommen:

a. für Segelschiffe bei Reisen nach Amerika nördlich von Cap St. Roque bezw. vom Aequator 13 Wochen, bei weiteren Reisen 16, 18, 24, 28 Wochen (Hamb. 1855 § 7 al. 1, Brem. 1866 § 15);

b. für Dampfschiffe

α. in Hamburg im allgemeinen die Hälfte der Reisedauer der Segelschiffe (Bek. vom März 1869 unter 14), für Dampfer, welche eine Geschwindigkeit von 10 Knoten und darüber haben, bei Reisen nach der Ostküste von Nordamerika und Westindien, die zwischen dem 1. März und dem 15. October angetreten werden, 30 Tage (Bek. vom 26. Juni 1880);

β. in Bremen im allgemeinen bei Reisen nördlich vom Aequator 40 Tage, sonst 60, 80, 100 Tage (1866 § 15), für Dampfschiffe von einer Geschwindigkeit von 10 Knoten und darüber bei Reisen an die Ostküste von Amerika nördlich vom Aequator (incl. der westindischen Inseln) 30 Tage, südlich von demselben 45 Tage (Ges v. 20. Febr. 1881).

In Bezug auf die Menge und die Gattungen der mitzunehmenden Lebensmittel vgl. Hamb. V von 1855 § 8, Brem. V von 1866 § 16 unter 1[33]. Besondere Speisen sind für Kranke und Kinder mitzunehmen (Hamb. 1868 § 4 a und Bek. vom März 1869, 9, Bremen 1866, 1 unter v, c. 374 s. 4 Satz 4). An Trinkwasser ist bei Reisen nach den Ver. Staaten von Nordamerika $1^1/_6$ Oxhoft pro Passagier mitzunehmen, dasselbe muss gehörig abgelagert sein und womöglich in eisernen Tanks aufbewahrt werden (das Genauere s. Hamb. 1855 § 8 al. 1 und 4, 1868 § 5, Bek. vom März 1869 unter 13, Brem. § 16, 1 unter f und § 18). Um zu verhüten, dass die Proviantvorräthe vorzeitig verbraucht werden, bestehen Bestimmungen, welche verbieten, die Passagiere eher als bis das Schiff reisefertig und namentlich die Ladung nebst dem Proviant eingenommen ist, an Bord zu beherbergen und zu beköstigen, sowie überhaupt von den für die Passagiere angeschafften Reisevorräthen etwas zu benutzen, doch ist Dispens gestattet (Brem. 1866 § 19, Hamb. 1868 § 6); bei Dampf-

s. Rev. Statutes s. 4470 f., 4479 (gegen Feuersgefahr), 4482 (life-preserver), 4488 f. (Boote) u. s. w.

[32] Hinsichtlich der Verzögerung des Reiseantritts und dgl. s. hamb. V von 1855 § 7 al. 2—4, Bremen 1866 § 20 f.

[33] Ueber Variationen dabei und dgl. s. auch Bremen 1866 § 16, 4 und V vom 3. Oct. 1870 unter 4. Ueber die Verproviantirung von Dampfschiffen s. bremer V vom 7. Dec. 1868 § 2 unter 2.

schiffen gelten diese Verbote in Bremen nicht (Brem. V vom 7. Dec. 1868 § 1 unter 1).

3. Zur Sicherung der Passagiere bestehen Verbote, wonach gefährliche oder der Gesundheit nachtheilige oder übelriechende Gegenstände nicht als Ladung mitgenommen werden dürfen[34], namentlich Vitriol, Sprengöl, Schiesspulver, ungereinigte Haare, frische und gesalzene Häute, ungewaschene rohe Wolle, Knochen, lose oder ungepresste Lumpen[35] (Hamb. V vom 20. April 1868 § 7, Brem. V vom 27. Nov. 1868 § 2). Hat das Schiff vorher Petroleum oder andere den Schiffskörper inficirende Ladungen an Bord gehabt, so hat eine gründliche Reinigung desselben nach amtlicher Anweisung stattzufinden (Hamb. 1868 § 8 und Bek. vom März 1869 unter 3). Pferde und Vieh dürfen nicht in, über oder neben Passagierräumen placirt werden (c. 374 s. 8)[36].

II. Zu den formellen Pflichten[37] des Schiffsexpedienten gehört:

1. Schriftliche Ausfertigung des Contracts (Hamb. § 17, V vom 20. April 1868 § 17, Brem. § 11, 1, V vom 7. Dec. 1868 § 2, 3).

2. Beobachtung der Vorschriften, welche das Expediren gewisser Personen verbieten (Hamb. § 13, Brem. § 10).

3. Die Veranlassung der amtlichen Untersuchung, vor deren Vornahme der Abgang des Schiffs nicht gestattet ist (Hamb. § 10 und 12, V vom 20. April 1868 § 12, Bek. vom März 1869, 1. 2. 4—6. 15, Bremen § 30—38, V vom 3. Oct. 1870 unter 3 und 5, vom 10. Juli 1872 zu § 38). Ueber die ärztliche Untersuchung, welche vor der Einschiffung von Amtswegen vorgenommen wird, vgl. Hamb. V vom 20. April 1868 § 2, Brem. V vom 27. Nov. 1868 § 4 und vom 7. Dec. 1868 § 3[38].

4. Die Erklärung an Eidesstatt, dass er den ihm obliegen-

[34] Vgl. hamb. Bek. vom März 1869 unter 5.

[35] Auch gepresste, aber ungewaschene und nicht gehörig getrocknete Lumpen, hamb. Bek. vom 24. Mai 1880.

[36] Vgl. engl. Pass. Act s. 29, 1863 s. 8. Besondere Vorschriften hinsichtlich der Dampfschiffe gelten nach cap. 441, s. Rev. Stat. s. 4422 ff. 4472 f.

[37] Wir haben hier nicht zu betrachten die Verpflichtungen des Expedienten, die mit dem Seerecht nicht in Zusammenhang stehen, den Schutz der Auswanderer vor Aufnahme in das Schiff (hamb. Bek. vom 1. Oct. 1870 und Mai 1876, Bremen § 11, 2, V vom 13. Sept. 1869), das Verbot des Verkaufs von Weiterreisebillets in das Innere der Vereinigten Staaten (hamb. V vom 4. Febr. 1856, Bek. vom 30. Mai 1879, brem. Ges vom 21. Nov. 1877) u. dgl.

[38] Ueber die Untersuchung ex officio im Gebiete der Ver. Staaten s. cap. 374 s. 11, auch cap. 441 und Rev. Stat. 4417 f. 4421 ff. 4496 f. 4499 f.

den Verbindlichkeiten Genüge geleistet habe (Hamb. § 13 al. 3, V vom 20. April 1868 § 13, Bek. vom März 1869 unter 16, Bremen § 39 f.).

5. Einreichung eines Verzeichnisses der Passagiere (Hamb. § 5, Bremen § 39 al. 2)[39].

D. Hinsichtlich der Stellung des Schiffers und der Schiffsmannschaft ist Folgendes zu beachten.

I. Der Schiffer darf die Reise nicht antreten, bevor auf Grund der amtlichen Besichtigung die erforderlichen Bescheinigungen aufgestellt sind: er haftet dafür, dass nach erfolgter Besichtigung des Proviants keine gut befundenen Vorräthe von Bord des Schiffs gebracht werden (Hamb. § 12. 16, 1, Bremen § 29, 2). Auch er hat eine Erklärung an Eidesstatt (mit dem ersten Steuermann) abzugeben (Hamb. 1868 § 12 al. 5, Brem. § 36). Ferner hat er in Bremen dafür zu sorgen, dass ein Exemplar der gesetzlichen Bestimmungen sich den Passagieren zugänglich an Bord befindet (V von 1866 § 29, 9).

II. Während der Reise hat er dafür zu sorgen, dass die Einrichtung und Ausrüstung auch in der Weise benutzt wird, wie sie gewollt wurde, dass die Reinigung, Lüftung, Räucherung und Erleuchtung vorgenommen, dass der Proviant gut zubereitet und in gehörigen Rationen[40] ausgetheilt wird; sollte eine Kürzung derselben nöthig werden, so ist die Ursache davon in das Journal einzutragen und vom ersten Steuermann mitzuunterzeichnen (Hamb. § 16, 2 und 3, Bremen § 29, 5 und 6, cap. 374 s. 4)[41]. Die Plätze, welche der Schiffer den Passagieren bei Antritt der Reise anzuweisen hat, sind von denselben beizubehalten (Hamb. 1868 § 14 a, Brem. § 29, 4, V vom 3. Oct. 1870 u. 1). Er hat weiter dafür zu sorgen, dass Personen der Schiffsbesatzung die Passagierräume nur betreten, wenn der Schiffsdienst es erforderlich macht, namentlich hat er sein Augenmerk auch darauf zu richten, dass die weiblichen Passagiere von der Mannschaft nicht belästigt werden (Hamb. 1868 § 14 a, Brem. V vom 3. Oct. 1870

[39] In Hamburg liegt diese Verpflichtung dem Expedienten nur subsidiär ob, nämlich dann, wenn kein Makler zugezogen ist, sonst diesem.

[40] Cap. 374 s. 4 bestimmt hierüber: die Nahrung soll gleich sein in value to one and a half navy rations of the U. St. (s. Rev. Stat. s. 1580 f.), an Wasser sollen mindestens vier quarts täglich gegeben werden. Drei Mahlzeiten haben täglich stattzufinden, bei culposer Kürzung der Rationen hat der Passagier einen Anspruch auf drei Dollars täglich, unbeschadet der sonstigen civilrechtlichen Haftung.

[41] In Betreff der Beurkundung der Geburts- und Sterbefälle gelten jetzt die allgemeinen Vorschriften, s. oben § 48 A I, dazu cap. 374 s. 9.

unter 1, cap. 374 s. 7)[42]. Die Frauenabtheilung ist während der Nacht zu schliessen (Hamb. 1868 § 14 a, Brem. V vom 3. Oct. unter 1) und einer zuverlässigen älteren weiblichen Person, welche die Nacht darin zuzubringen hat, die Aufrechterhaltung der Ordnung daselbst zu übertragen (Hamb. 1868 § 1 al. 2). Der Schiffer ist berechtigt, die Schiffsordnung festzustellen und kann die Beobachtung derselben zwar nicht durch Disciplinar*strafen*, wohl aber durch Disciplinar*zwangsmittel* erzwingen. Er darf namentlich bestimmen, wann die Passagiere aufzustehen und wann sie schlafen zu gehen haben, er darf Revisionen in Bezug auf Beobachtung der Reinlichkeit u. s. w. veranstalten und zu diesem Zwecke die Passagiere und ihre Betten auf Deck mustern[43]. Dass der Schiffer im übrigen seine allgemeinen Verpflichtungen zu erfüllen hat, versteht sich von selbst, eine besondere Anwendung hiervon macht das hamburger Recht (V von 1868 § 14 b al. 3), indem es bestimmt, dass wenn an Bord epidemische Krankheiten ausbrechen und das Schiff sich in der Nähe oder im Bereich eines geeigneten Hafens befindet, der Schiffer verpflichtet ist, denselben anzulaufen, um die erkrankten Passagiere unter consularischem Schutze zu landen und die sonst den Umständen nach erforderlichen Sanitätsmaassregeln zu ergreifen.

III. Ueber die Pflichten des Schiffers bei Ankunft in dem nordamerikanischen Bestimmungshafen s. cap. 374 s. 9 und 10[44].

[42] Strafbestimmungen in Betreff der Verführung weiblicher Passagiere enthielt die amerikanische Act von 1860 cap. 8, jetzt Revis. Stat. s. 5349—51.

[43] Cap. 374 s. 6. Genaue Bestimmungen über die Schiffsordnung enthält eine englische Order in council vom 7. Jan. 1864 (bei *Abbott* S 819 f. Anm c).

[44] Er darf keine Privatpersonen an Bord lassen, hat zwei Verzeichnisse der Passagiere einzureichen, 10 Doll. für jeden verstorbenen Zwischendeckspassagier zu entrichten u. s. w.